Quatre-vingt-onzième année. — N° 283. Le Numéro : 50 francs. Dimanche 6 Décembre 1959.

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

LOIS ET DÉCRETS

ARRÊTÉS, CIRCULAIRES, AVIS, COMMUNICATIONS, INFORMATIONS ET ANNONCES

ABONNEMENTS	LOIS ET DÉCRETS			Textes d'intérêt général	Documents administratifs	DÉBATS		Documents		Conseil économique et social
						Assemblée nationale	Sénat	Assemblée nationale	Sénat	Avis et Rapports
C. C. P. : 9063.13, Paris	TROIS MOIS	SIX MOIS	UN AN	UN AN	UN AN	UN AN	UN AN	UN AN	UN AN	UN AN
	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS
Métropole et Outre-mer	1.800	3.500	6.500	4.000	900	2.200	1.600	3.000	3.000	800
Etranger	2.700	5.300	10.000	5.500	1.200	4.000	2.400	4.000	4.000	1.200

L'Édition des LOIS ET DÉCRETS comprend : les textes des lois, décrets, arrêtés, circulaires, avis, informations, annonces et tables mensuelles.

Les Éditions des DÉBATS de l'ASSEMBLÉE NATIONALE et du SÉNAT comprennent le compte rendu intégral des séances, les questions écrites et les réponses des ministres.

Les Éditions des DOCUMENTS de l'ASSEMBLÉE NATIONALE et du SÉNAT comprennent les projets et propositions de loi, rapports et avis des commissions.

L'Édition du CONSEIL ÉCONOMIQUE et SOCIAL comprend les avis et rapports.

L'Édition des DOCUMENTS ADMINISTRATIFS comprend les rapports et statistiques des administrations.

Les tables annuelles sont fournies gratuitement aux abonnés.

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION : 26, Rue Desaix, Paris (15e). — Tél. : FON 51-00

SOMMAIRE

DECRETS, ARRETES ET CIRCULAIRES

MINISTRE DELEGUE AUPRES DU PREMIER MINISTRE

Décret n° 59-1361 du 4 décembre 1959 tendant à organiser une consultation des populations des îles Wallis et Futuna (p. 11666).

MINISTERES D'ETAT

Décrets du 1er décembre 1959 portant nomination de chefs de missions permanentes d'aide et de coopération et délégués de l'Organisation commune des régions sahariennes (p. 11667).

MINISTERE D'ETAT CHARGE DES AFFAIRES CULTURELLES

Arrêtés portant nomination, titularisations, réintégration, mise en disponibilité, acceptation de démission et radiation des cadres (archives de France) (p. 11667).

MINISTERE DE LA JUSTICE

Arrêtés portant nomination, mutations, acceptation de démission et rectificatif :

Administration pénitentiaire (p. 11668).

Magistrature consulaire (p. 11668).

Officiers publics et ministériels (p. 11668).

MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES

Décret n° 59-1365 du 3 décembre 1959 portant publication de la convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer du 10 octobre 1957 (p. 11668).

Arrêté rapportant les dispositions d'un précédent arrêté et portant intégration (conseillers et attachés civils) (p. 11671).

(1 f.)

MINISTERE DES ARMEES

Décret portant promotions au grade de lieutenant de réserve de l'armée de l'air (rectificatif) (p. 11671).

Décision portant nominations (armée de l'air, réserve) (p. 11671).

MINISTERE DES FINANCES ET DES AFFAIRES ECONOMIQUES

Décrets nos 59-1366 à 59-1370 du 4 décembre 1959 portant ouverture, annulation et virement de crédits (p. 11672).

Arrêté du 16 novembre 1959 fixant le taux de la retenue supplémentaire à appliquer à la valeur des tabacs de la récolte 1959 (p. 11674).

Arrêtés des 27 novembre, 3 et 4 décembre 1959 portant transfert, répartition et délégation de crédits (p. 11674).

Arrêté portant interdiction provisoire d'exercer toute profession commerciale ou industrielle et retrait provisoire du permis de conduire les véhicules automobiles (p. 11676).

Arrêté portant désignation d'un membre du conseil national des assurances (p. 11676).

Arrêtés portant inscriptions au tableau d'avancement, promotions et admission à la retraite (enquêtes économiques et expansion économique à l'étranger) (p. 11676).

MINISTERE DE L'EDUCATION NATIONALE

Arrêté du 19 novembre 1959 relatif à l'équivalence du certificat d'études spéciales des maladies de l'appareil digestif (p. 11671).

Arrêté du 23 novembre 1959 portant création d'un centre régional associé au Conservatoire national des arts et métiers à Bourges (p. 11672).

Arrêté du 30 novembre 1959 instituant une commission administrative paritaire au centre national de la recherche scientifique (p. 11672).

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

Décret n° 59-1371 du 3 décembre 1959 relatif à la construction de la coque, y compris les installations, les accessoires et équipements divers intéressant la flottabilité, le compartimentage et la stabilité en cas d'avaries des navires de commerce, de pêche et de plaisance d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux (p. 11677).

MINISTERE DE L'INDUSTRIE

Arrêté portant nomination d'un membre du comité régional de la distribution de l'électricité de la région de Nantes (p. 11698).

Arrêté portant nomination d'un membre suppléant de la section du conseil supérieur de l'électricité et du gaz chargée d'examiner les demandes en revision ou en résiliation des contrats de concession ou d'affermage de distribution de gaz (p. 11698).

Arrêtés portant nominations (école nationale supérieure des mines de Paris) (p. 11698).

MINISTERE DE L'AGRICULTURE

Décret n° 59-1372 du 4 décembre 1959 relatif aux modalités de répartition et de recouvrement de la cotisation supplémentaire due par les exploitants agricoles employant plus de six cents journées par an de main-d'œuvre salariée (p. 11698).

MINISTERE DU TRAVAIL

Liste d'admissibilité à l'emploi de rédacteur stagiaire des directions régionales de la sécurité sociale (rectificatif) (p. 11699).

MINISTERE DE LA SANTE PUBLIQUE ET DE LA POPULATION

Arrêté du 24 novembre 1959 révoquant une autorisation d'exploiter une source d'eau minérale (p. 11699).

Arrêté portant nomination d'un rapporteur auprès de la commission centrale d'aide sociale (p. 11699).

Arrêtés portant mises en disponibilité (inspection de la santé) (p. 11699).

MINISTERE DE LA CONSTRUCTION

Arrêté du 16 novembre 1959 portant revision d'un projet d'aménagement (p 11699).

Arrêté portant dissolution d'associations syndicales de reconstruction (p. 11699).

MINISTERE DE L'INFORMATION

Arrêté portant désignation de membres de la commission mixte pour l'allégement des charges téléphoniques des journaux et agences de presse (p. 11699).

Emplois réservés: Nominations (p. 11699).

INFORMATIONS PARLEMENTAIRES

Assemblée nationale. — Ordre du jour. — Convocations de commissions (p 11699).

Sénat. — Ordre du jour. — Liste des documents mis en distribution. — Convocations de commissions et de la conférence des présidents (p. 11700).

INFORMATIONS RELATIVES AU CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL

Ordre du jour. — Convocation de section (p. 11701).

AVIS, COMMUNICATIONS ET INFORMATIONS

Ministère de l'éducation nationale.

Avis de concours pour le recrutement d'un professeur technique adjoint (p. 11701).

Annonces (p. 11702).

DEBATS PARLEMENTAIRES

(PUBLICATIONS SPÉCIALES VENDUES SÉPARÉMENT)

Sénat. — N° 53.

Compte rendu intégral des débats du 5 décembre 1959 (p. 1155).

DÉCRETS, ARRÊTÉS ET CIRCULAIRES

MINISTRE DELEGUE AUPRES DU PREMIER MINISTRE

Décret n° 59-1364 du 4 décembre 1959 tendant à organiser une consultation des populations des îles Wallis et Futuna.

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre, du ministre délégué auprès du Premier ministre et du ministre des finances et des affaires économiques,

Vu la Constitution, et notamment ses articles 72 et 74;

Vu les décrets des 5 avril 1887 et 16 février 1888 portant ratification des traités et déclarations ayant pour objet de placer les îles Wallis et Futuna sous le protectorat de la France;

Vu la loi du 30 juillet 1900 autorisant le Président de la République à assurer par décret la protection des citoyens français dans certaines îles et terres de l'océan Pacifique;

Vu le décret du 28 février 1901 réglementant, au point de vue administratif et financier, la situation des citoyens français établis dans les îles et terres de l'océan Pacifique ne faisant pas partie de la France et n'appartenant à aucune autre puissance civilisée;

Vu le décret du 10 juin 1909 relatif à l'organisation administrative et financière des îles Wallis et Futuna;

Vu le décret du 30 novembre 1910 ratifiant le traité conclu la même année avec le roi des Wallis;

Vu les motions présentées:

— le 10 juin 1959 par le Lavelua et ses ministres ainsi que par les chefs de district et de village, alikis et notables du royaume d'Uvéa;

— le 27 juin 1959 par le Tuagaifo et ses ministres, ainsi que les autres chefs et notables du royaume d'Alo;

— le 27 juin 1959 par le Keleleona et ses ministres, ainsi que les autres chefs et notables du royaume de Sigave,

et par lesquelles les signataires, parlant au nom des populations des royaumes, demandent notamment que:

— Wallis, Futuna et les autres îles ou îlots qui dépendent des royaumes de Uvéa, Alo et Sigave fassent désormais partie de la République française et que leurs ressortissants deviennent citoyens français,

— l'organisation propre à ces îles et îlots demeure cependant distincte de celle de la Nouvelle-Calédonie au point de vue territorial et administratif,

— pour faire suite au régime particulier dont ils jouissent depuis 1842, date à laquelle les rois et leurs ministres, les chefs et les notables des trois royaumes précités ont sollicité et obtenu le protectorat de la France, les territoires relevant de ces royaumes et leurs ressortissants gardent le bénéfice d'une commune autonomie de gestion et d'administration au sein de la République,

— les ressortissants des royaumes conservent celles de leurs coutumes et de leurs institutions traditionnelles qui ne s'opposeront pas à l'évolution de leur pays;

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil des ministres entendu,

Décrète:

Art. 1er. — Les ressortissants d'Uvéa, d'Alo et de Sigave sont appelés le dimanche 27 décembre 1959 à se prononcer par voie de consultation sur la transformation de ces îles en un territoire d'outre-mer de la République française.

Art. 2. — La question suivante fera l'objet de la consultation visée à l'article 1er:

« Désirez-vous que les îles Wallis et Futuna fassent partie intégrante de la République française sous la forme d'un territoire d'outre-mer ? »

Les bulletins de vote comporteront le texte de la question, rédigée en langue française et la réponse « oui » ou la réponse « non ». Les bulletins comportant une réponse affirmative seront de couleur différente de celle des bulletins comportant une réponse négative.

Pour faciliter aux électeurs l'exercice de leur droit de vote, chaque bulletin de vote comportera, au verso, la traduction en wallisien et en futunien de la question posée et celle de la réponse.

Art. 3. — Des bureaux de vote seront établis dans les principales localités des îles Wallis et Futuna et, sur le territoire de la Nouvelle-Calédonie et des Nouvelles-Hébrides, dans tous les centres où la présence d'une colonie wallisienne ou futunienne suffisamment importante le justifiera.

Art. 4. — Seront électeurs et pourront participer à la consultation tous les ressortissants majeurs des territoires visés à l'article 1er, appartenant à l'un ou à l'autre sexe, inscrits sur les listes électorales.

Art. 5. — Les listes électorales seront adressées par bureau de vote dont les circonscriptions seront établies par un arrêté du haut commissaire de la République dans l'océan Pacifique.

Art. 6. — Le haut commissaire de la République dans l'océan Pacifique instituera, par voie d'arrêté, une commission de recensement général des votes dont il fixera le siège, la composition et les conditions de fonctionnement.

Les résultats de la consultation seront proclamés par cette commission et publiés au *Journal officiel* de la République française.

Art. 7. — Le haut commissaire de la République dans l'océan Pacifique prendra, par arrêté, toutes mesures d'application du présent décret, en ce qui concerne notamment l'organisation de la propagande et les opérations du scrutin, en s'inspirant des dispositions réglementaires relatives aux élections législatives en Nouvelle-Calédonie.

Art. 8. — Les dépenses relatives à cette consultation sont imputées au budget de l'Etat.

Art. 9. — Si le résultat de la consultation est positif, il sera procédé, dans les quinze jours suivant la date du scrutin et dans des conditions fixées par décret, à l'installation d'une assemblée provisoire composée du Lavelua d'Uvéa, du Tuagaifo d'Alo et du Tafnolevai de Sigave; des membres de leur conseil et de personnalités désignées sur leur proposition.

Cette assemblée sera consultée conformément à l'article 74 de la Constitution en vue de la définition par la loi de l'organisation particulière au territoire.

Si le résultat de la consultation est négatif, les îles Wallis et Futuna conserveront leur statut actuel.

Art. 10. — Le Premier ministre, le ministre délégué auprès du Premier ministre et le ministre des finances et des affaires économiques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 4 décembre 1959.

C. DE GAULLE.

Par le Président de la République:

Le Premier ministre,

MICHEL DEBRÉ.

Le ministre délégué auprès du Premier ministre,

JACQUES SOUSTELLE.

Le ministre des finances et des affaires économiques,

ANTOINE PINAY.

Le secrétaire d'Etat aux finances,

VALÉRY GISCARD D'ESTAING.

MINISTERES D'ETAT

Décrets du 1er décembre 1959 portant nomination de chefs de missions permanentes d'aide et de coopération et délégués de l'Organisation commune des régions sahariennes.

Par décret en date du 1er décembre 1959, M. Theetten (Paul) est nommé chef de la mission permanente d'aide et de coopération de la République française et délégué de l'Organisation commune des régions sahariennes auprès de la République du Niger.

Par décret en date du 1er décembre 1959, M. Guillard (Joanny), inspecteur principal des eaux et forêts de la France d'outre-mer, est nommé chef de la mission permanente d'aide et de coopération de la République française et délégué de l'Organisation commune des régions sahariennes auprès de la République du Tchad.

MINISTERE D'ETAT CHARGE DES AFFAIRES CULTURELLES

Archives de France.

Par arrêtés du 18 novembre 1959, les conservateurs d'archives stagiaires ci-dessous désignés ont été titularisés dans leur emploi:

M. Senet (archives départementales de la Martinique), à compter du 1er septembre 1959.

M. d'Orléans (archives départementales de la Seine), à compter du 1er novembre 1959.

M. Favreau (archives nationales), à compter du 1er novembre 1959.

M. Scherer (archives départementales de la Réunion), à compter du 16 novembre 1959.

Mlle Couvret (archives départementales de Bône), à compter du 1er décembre 1959.

Par arrêté du 18 novembre 1959, la démission de M. Laurent Boyer, conservateur de 2e classe, directeur des services d'archives de la Loire, a été acceptée à compter du 31 décembre 1959.

Par arrêté du 18 novembre 1959, M. Emmanuel Poulle, conservateur de 2e classe, nommé secrétaire de l'école nationale des chartes et titularisé dans les fonctions de secrétaire professeur adjoint de cet établissement pour compter du 1er janvier 1959, a été rayé, à cette date, des cadres du personnel scientifique des archives de France.

Par arrêté du 18 novembre 1959, M. François Souchal, conservateur d'archives de 2e classe, nommé conservateur des musées nationaux, a été rayé, au 1er novembre 1959, des cadres du personnel scientifique des archives de France.

Par arrêté du 18 novembre 1959, il a été mis fin, au 31 décembre 1959, au détachement de Mlle Françoise Poirier-Coutansais auprès de la municipalité de Reims. Au 1er janvier 1960, l'intéressée est réintégrée dans les cadres du personnel scientifique des archives de France, en qualité de conservateur de 2e classe, et affectée au poste de directeur des services d'archives de la Loire.

Par arrêté du 18 novembre 1959, Mlle Andrée Jacquard, archiviste paléographe, a été nommée conservateur d'archives stagiaire et affectée en cette qualité aux archives nationales à compter du 1er décembre 1959.

Par arrêté du 18 novembre 1959, une mise en disponibilité pour études d'une durée d'un an, du 1er décembre 1959 au 30 novembre 1960, a été accordée à Mlle Elisabeth Lemaire, conservateur d'archives de 2e classe.

MINISTERE DE LA JUSTICE

Administration pénitentiaire.

Par arrêté du 26 novembre 1959:

Sont mutés, par nécessité de service, en la même qualité:

A la maison d'arrêt de la Roche-sur-Yon: M. Robert (Célestin), surveillant chef de 2e classe, 3e échelon, à la maison d'arrêt de Cognac.

A la maison d'arrêt de Briey: M. Kraemer (Emile), surveillant chef adjoint de 6e échelon à la maison de correction de Strasbourg.

A la maison d'arrêt de Charleville: M. Mehr (Auguste), surveillant chef adjoint de 6e échelon aux prisons de Mulhouse.

A la maison centrale de Clairvaux: M. Gromaire (Marcel), surveillant de 7e échelon à la maison centrale de Loos.

A la maison centrale de Rennes: M. Mahé (René), surveillant de 9e échelon à la maison d'arrêt du Mans.

A la maison d'arrêt de Remiremont: M. Lambert (Maurice), surveillant de 9e échelon à la maison d'arrêt de Lure.

A la maison d'arrêt de Metz: Mme Tondeur (Marie), surveillante de petit effectif, 3 échelon, à la maison d'arrêt de Briey.

Sont mutés, sur leur demande, en la même qualité:

A la maison d'arrêt des Baumettes, à Marseille: M. Souquet (René), surveillant de 6e échelon à la maison d'arrêt de Sarreguemines.

A la maison d'arrêt de Sarreguemines: M. Faivre (Lucien), surveillant de 8e échelon à la maison d'arrêt des Baumettes, à Marseille.

Sont mutés, en la même qualité:

A la maison d'arrêt de la Roche-sur-Yon: Mme Robert (Clémence), surveillante de petit effectif, 3e échelon, à la maison d'arrêt de Cognac.

A la maison d'arrêt de Charleville: Mme Mehr (Marcelle), surveillante de petit effectif, 3e échelon, aux prisons de Mulhouse.

Magistrature consulaire.

Rectificatif au *Journal officiel* du 29 novembre 1959, page 11446, 1re colonne:

10e ligne, au lieu de: « d'Aix-en-Provence », lire: « de Marseille ».

13e et 14e ligne, au lieu de: « d'Aix-en-Provence », lire: « de Marseille ».

28e ligne, au lieu de: « d'Aix-en-Provence », lire: « de Marseille ».

Officiers publics et ministériels.

Par arrêté du 28 novembre 1959, la démission de M. Amoyale (Isaac), huissier de justice à Oran, est acceptée.

Par arrêté du 28 novembre 1958, M. Copin (André-Pierre) est nommé notaire à Vigy (Moselle), en remplacement de Me Gouy (André-Victor-Joseph), nommé à d'autres fonctions.

MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES

Décret n° 59-1365 du 3 décembre 1959 portant publication de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer du 10 octobre 1957.

Le Président de la République,

Sur la proposition du Premier ministre et du ministre des affaires étrangères,

Vu les articles 52 et 55 de la Constitution;

Vu le décret n° 53-192 du 14 mars 1953 relatif à la ratification et à la publication des engagements internationaux souscrits par la France,

Décrète:

Art. 1er. — La Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée le 10 octobre 1957, et dont les instruments de ratification par la France ont été déposés le 7 juillet 1959, sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Art. 2. — Le Premier ministre et le ministre des affaires étrangères sont chargés de l'application du présent décret.

Fait à Paris, le 3 décembre 1959.

C. DE GAULLE.

Par le Président de la République:

Le Premier ministre,
MICHEL DEBRÉ.

Le ministre des affaires étrangères,
MAURICE COUVE DE MURVILLE.

CONVENTION INTERNATIONALE
SUR LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES DE MER

Les Hautes Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer;

Ont décidé de conclure une Convention à cet effet, et en conséquence ont convenu ce qui suit:

Article 1er.

(1) Le propriétaire d'un navire de mer peut limiter sa responsabilité au montant déterminé par l'article 3 de la présente Convention pour les créances qui résultent de l'une des causes suivantes, à moins que l'événement donnant naissance à la créance ait été causé par la faute personnelle du propriétaire:

(a) Mort ou lésions corporelles de toute personne se trouvant à bord pour être transportée, et pertes ou dommages de tous biens se trouvant à bord du navire;

(b) Mort ou lésions corporelles de toute autre personne sur terre ou sur l'eau, pertes ou dommages à tous autres biens ou atteintes à tous droits causés par le fait, la négligence ou la faute de toute personne se trouvant à bord du navire, dont le propriétaire est responsable, ou de toute autre personne ne se trouvant pas à bord et dont le propriétaire est responsable, pourvu que, dans ce dernier cas, le fait, la négligence ou la faute se rapportent à la navigation, à l'administration du navire, au chargement, au transport ou au déchargement de la cargaison, à l'embarquement, au transport ou au débarquement des passagers;

(c) Toute obligation ou responsabilité imposée par une loi relative à l'enlèvement des épaves et se rapportant au renflouement, à l'enlèvement ou à la destruction d'un navire coulé, échoué ou abandonné (y compris tout ce qui se trouve à bord), ainsi que toute obligation ou responsabilité résultant des dommages causés par un navire de mer aux ouvrages d'art des ports, bassins et voies navigables.

(2) Dans la présente Convention, l'expression « dommages corporels » désigne les créances d'indemnité résultant de mort et de lésions corporelles; l'expression « dommages matériels » désigne toutes les autres créances mentionnées au paragraphe (1) ci-dessus.

(3) Le droit d'un propriétaire de navire de limiter sa responsabilité dans les cas visés au paragraphe (1) du présent article lui est reconnu même si sa responsabilité dérive de la propriété, de la possession, de la garde ou du contrôle du navire, sans preuve de sa faute ou de celle de personnes dont il doit répondre.

(4) Le présent article ne s'applique pas:

(a) Aux créances du chef d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune;

(b) Aux créances du capitaine, des membres de l'équipage ou de tous autres préposés du propriétaire du navire se trouvant à bord ou dont les fonctions se rattachent au service du navire, ainsi qu'aux créances de leurs héritiers et ayants cause, si, selon la loi régissant le contrat d'engagement, le propriétaire n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 3 ci-après.

(5) Si le propriétaire d'un navire est autorisé à faire valoir à l'égard d'un créancier une créance pour un dommage résultant du même événement, les créances respectives seront compensées, et les dispositions de la présente Convention ne s'appliqueront qu'au solde éventuel.

(6) La *lex fori* déterminera la personne à qui incombe la preuve que l'événement donnant lieu à la créance a été ou non causé par la faute personnelle du propriétaire.

(7) Le fait d'invoquer la limitation de sa responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

Article 2.

(1) La limitation de la responsabilité déterminée par l'article 3 de la présente Convention s'applique à l'ensemble des créances du chef de dommages corporels et de dommages matériels nées d'un même événement, sans avoir égard aux créances nées ou à naître d'un autre événement.

(2) Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité telles qu'elles sont déterminées par l'article 3, le montant global correspondant à ces limites pourra être constitué en un fonds de limitation unique.

(3) Le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de la responsabilité est opposable.

(4) Après la constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire par les créanciers auxquels le fonds est réservé, à condition que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit du demandeur.

Article 3.

(1) Les montants auxquels le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité dans les cas prévus à l'article 1er sont:

(*a*) Au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages matériels, une somme totale de 1.000 F par tonneau de jauge du navire;

(*b*) Au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages corporels, une somme totale de 3.100 F par tonneau de jauge du navire;

(*c*) Au cas où l'événement a donné lieu à la fois à des dommages corporels et à des dommages matériels, une somme totale de 3.100 F par tonneau de jauge du navire, dont une première partie de 2.100 F par tonneau de jauge sera exclusivement affectée au règlement des créances du chef de dommages corporels et dont une seconde partie de 1.000 F par tonneau de jauge du navire sera affectée au paiement des créances du chef de dommages matériels; toutefois, lorsque la première partie est insuffisante pour payer intégralement les créances du chef de dommages corporels, le solde impayé de celles-ci viendra en concurrence avec les créances du chef de dommages matériels pour être payé par la seconde partie du fonds.

(2) Dans chaque partie du fonds de limitation, la répartition se fera entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues.

(3) Si, avant la répartition du fonds, le propriétaire d'un navire a payé en tout ou en partie une des créances indiquées à l'article 1er, paragraphe (1), il est autorisé à prendre, à due concurrence, le lieu et place de son créancier dans la distribution du fonds, mais seulement dans la mesure où, selon le droit du pays où le fonds est constitué, ce créancier aurait pu faire reconnaître en justice sa créance contre le propriétaire.

(4) Lorsque le propriétaire établit qu'il pourrait être ultérieurement contraint de payer en tout ou en partie une des créances indiquées à l'article 1er, paragraphe (1), le tribunal ou toute autre autorité compétente du pays où le fonds est constitué pourra ordonner qu'une somme suffisante sera provisoirement réservée pour permettre au propriétaire de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds, aux conditions indiquées dans le paragraphe précédent.

(5) Pour déterminer la limite de la responsabilité d'un propriétaire de navire, conformément aux dispositions du présent article, tout navire de moins de 300 tonneaux de jauge sera assimilé à un navire de ce tonnage.

(6) Le franc mentionné dans cet article est considéré comme se rapportant à une unité constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. Les montants mentionnés au paragraphe (1) du présent article seront convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de la responsabilité est invoquée; la conversion s'effectuera suivant la valeur de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus, à la date où le propriétaire de navire aura constitué le fonds, effectué le paiement ou fourni, conformément à la loi de cet Etat, toute garantie équivalente.

(7) Pour l'application de cette convention, le tonnage sera calculé comme suit:

— Pour les navires à vapeur ou autres navires à propulsion mécanique, le tonnage net augmenté du volume qui, à raison de l'espace occupé par les appareils de force motrice, a été déduit du tonnage brut en vue de déterminer le tonnage net;

— Pour tous autres navires, le tonnage net.

Article 4.

Sans préjudice des dispositions prévues à l'article 3, paragraphe (2) de la présente Convention, les règles relatives à la constitution et à la distribution du fonds éventuel et toutes les règles de procédure sont déterminées par la loi nationale de l'Etat où le fonds est constitué.

Article 5.

(1) Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé à limiter sa responsabilité, en vertu de la présente Convention, et lorsque le navire ou tout autre navire ou tout autre bien appartenant au même propriétaire a été saisi dans le ressort d'un Etat contractant, ou qu'une caution ou une autre garantie a été fournie pour éviter la saisie, le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet Etat peut ordonner la mainlevée de la saisie du navire ou de tout autre bien ou la libération de la garantie donnée, à condition qu'il soit prouvé que le propriétaire a déjà fourni une caution suffisante ou toute autre garantie pour une somme égale à la pleine limite de sa responsabilité, telle qu'elle résulte de la présente Convention et que la caution ou la garantie ainsi fournie est effectivement disponible au profit du demandeur, conformément à ses droits.

(2) Lorsque, dans les circonstances mentionnées sous le paragraphe (1) du présent article, une caution ou autre garantie a déjà été donnée:

(*a*) Au port où s'est produit l'accident donnant lieu à la créance;

(*b*) Au premier port d'escale après l'accident si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port;

(*c*) Au port de débarquement ou de déchargement, s'il s'agit d'une créance relative à des dommages corporels ou à des dommages aux marchandises,

le tribunal ou toute autre autorité compétente ordonnera la mainlevée de la saisie du navire ou la libération de la caution ou autre garantie lorsque les conditions indiquées au paragraphe (1) du présent article seront réunies.

(3) Les dispositions des paragraphes (1) et (2) du présent article seront également applicables si la caution ou toute autre garantie déjà donnée est inférieure à l'entière limite de la responsabilité sous l'empire de la présente Convention, à condition qu'une caution ou toute autre garantie suffisante soit donnée pour la différence.

(4) Lorsque le propriétaire a donné caution ou fourni une autre garantie pour un montant correspondant à la pleine limite de sa responsabilité conformément à la présente Convention, cette caution ou cette autre garantie pourront servir au paiement de toutes les créances dérivant d'un même événement et pour lesquelles le propriétaire peut limiter sa responsabilité.

(5) La procédure relative aux actions engagées par application des dispositions de la présente Convention et les délais dans lesquels ces actions doivent être exercées seront réglés par la loi nationale de l'Etat contractant dans lequel le procès a lieu.

Article 6.

(1) Dans la présente Convention, la responsabilité du propriétaire du navire inclut la responsabilité du navire lui-même.

(2) Sous réserve du paragraphe (3) du présent article, les dispositions de cette Convention seront applicables à l'affréteur, à l'armateur, à l'armateur gérant, ainsi qu'aux capitaine, membres de l'équipage et autres préposés du propriétaire, de l'affréteur, de l'armateur ou de l'armateur gérant, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, de la même manière qu'elles s'appliquent au propriétaire lui-même, sans que le montant global de la responsabilité limitée du propriétaire et de toutes ces autres personnes du chef de dommages corporels et matériels, résultant d'un même événement, puisse excéder les montants fixés conformément à l'article 3 de la présente Convention.

(3) Lorsqu'une action est dirigée contre le capitaine ou les membres de l'équipage, ceux-ci peuvent limiter leur responsabilité même si l'événement qui est à l'origine de la créance a pour cause leur faute personnelle. Toutefois, si le capitaine ou le membre de l'équipage est en même temps seul propriétaire, copropriétaire, affréteur, armateur ou armateur gérant, la disposition du présent paragraphe ne s'applique que lorsqu'il s'agit d'une faute commise en sa qualité de capitaine ou de membre de l'équipage.

Article 7.

La présente Convention s'appliquera chaque fois que le propriétaire d'un navire ou toute autre personne ayant le même droit en vertu de l'article 6 limite ou cherche à limiter sa responsabilité devant les tribunaux de l'un des Etats contractants ou tente de faire libérer un navire ou tout autre bien saisi ou une caution ou toute autre garantie, dans le territoire de l'un de ces Etats.

Néanmoins, tout Etat contractant aura le droit d'exclure totalement ou partiellement du bénéfice de cette Convention tout Etat non contractant ou toute personne qui n'a pas, au moment où elle prend des mesures pour limiter sa responsabilité ou pour obtenir, conformément à l'article 5, la libération d'un navire, ou de tout autre bien saisi ou d'une caution ou de toute autre garantie, sa résidence habituelle ou son siège principal d'exploitation dans l'un des Etats contractants ou dont le navire à raison duquel elle veut limiter sa responsabilité ou dont elle veut obtenir la libération, ne bat pas, à la date ci-dessus prévue, le pavillon de l'un des Etats contractants.

Article 8.

Tout Etat contractant se réserve le droit de déterminer quelles sont les autres catégories de navires qui seront assimilées aux navires de mer pour les besoins de la présente Convention.

Article 9.

La présente Convention est ouverte à la signature des Etats représentés à la dixième session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime.

Article 10.

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge, qui en notifiera le dépôt par la voie diplomatique à tous les Etats signataires et adhérents.

Article 11.

(1) La présente Convention entrera en vigueur six mois après la date du dépôt d'au moins dix instruments de ratification dont au moins cinq émanant d'Etats qui possèdent chacun un tonnage global égal ou supérieur à un million de tonneaux de jauge brute.

(2) Pour chaque Etat signataire, ratifiant la Convention après la date du dépôt de l'instrument de ratification déterminant l'entrée en vigueur telle qu'elle est fixée au paragraphe (1) du présent article, elle entrera en vigueur six mois après le dépôt de son instrument de ratification.

Article 12.

Tout Etat non représenté à la dixième session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime pourra adhérer à la présente Convention.

Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge, qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent six mois après la date du dépôt de son instrument d'adhésion, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la Convention telle qu'elle est fixée à l'article 11 (1).

Article 13.

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout moment après son entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception de la notification de dénonciation au Gouvernement belge, qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

Article 14.

(1) Toute Haute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge que la présente convention s'applique aux territoires ou à certains territoires dont elle assure les relations internationales. La Convention sera applicable auxdits territoires six mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de cette Haute Partie Contractante;

(2) Toute Haute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe (1) du présent article, étendant l'application de la Convention aux territoires ou à certains territoires dont elle assure les relations internationales, pourra à tout moment aviser le Gouvernement belge que la Convention cesse de s'appliquer aux territoires en question. Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation;

(3) Le Gouvernement belge avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents de toute notification reçue par lui au titre du présent article.

Article 15.

Toute Haute Partie Contractante pourra, à l'expiration du délai de trois ans qui suivra l'entrée en vigueur à son égard de la présente Convention, demander la réunion d'une Conférence chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la revision de la présente Convention.

Toute Haute Partie Contractante qui désirerait faire usage de cette faculté en avisera le Gouvernement belge, qui se chargera de convoquer la Conférence dans les six mois.

Article 16.

La présente Convention remplace et abroge, pour les relations entre les Etats qui la ratifient ou y adhèrent, la convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 25 août 1924.

En foi de quoi les Plénipotentiaires, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

Fait à Bruxelles, le 10 octobre 1957, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge qui en délivrera des copies certifiées conformes.

Pour la République fédérale d'Allemagne:

C. F. Ophüls.
Ernst Gessler.

Pour l'Argentine:

Pour l'Australie:

Pour l'Autriche:

Pour la Belgique:

Lilar.

Pour le Brésil:

Hugo Gouthier de Oliveira Gondim.
(*Ad referendum.*)

Pour le Canada:

R. R. Macgillivray.
L. J. Leavey.

Pour la Cité du Vatican:

P. Demeur.

Pour le Danemark:

Pour l'Egypte:

Pour l'Espagne:

El Conde de Casa Miranda.
(*Ad referendum.*)

Pour les Etats-Unis d'Amérique:

Pour la Finlande:

Pour la France:

H. de Lagenestie.

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

George P. Labouchere.

Pour la Grèce:

Pour l'Inde:

B. N. Kaul.
R. E. Kumana.
(*Subject to acceptance by the Government of India.*)

Pour l'Indonésie:

Pour l'Iran:

Pour Israël:

Gideon Rafael.
Izaak Mintz.
(*Ad referendum.*)

Pour l'Italie:

Roberto Sandiford.

Pour le Japon:

Pour la Norvège:

Pour les Pays-Bas:

E. Teixeira de Mattos.
R. P. Cleveringa.

Pour le Pérou:

Pablo Abril de Vivero.

Pour la Pologne:

T. Ocioszynski.

Pour le Portugal:

Eduardo Vieira Leitao.
J. A. Corrêa de Barros.
(*Ad referendum.*)

Pour la Suède:

Sture Petrén.

Pour la Suisse:

G. Jaccard.

Pour l'Union des Républiques socialistes soviétiques:

Pour le Venezuela:

Pour la Yougoslavie:

M. Dragustin.

PROTOCOLE DE SIGNATURE

(1) Tout Etat pourra, lors de la signature, de la ratification ou de l'adhésion à la présente Convention, formuler les réserves prévues au paragraphe (2). Aucune autre réserve à la présente Convention ne sera recevable.

(2) Les réserves suivantes seront seules recevables:

(a) Réserve du droit d'exclure l'application de l'article 1er, paragraphe (1) (c).

(b) Réserve du droit de régler par la loi nationale le système de limitation de responsabilité applicable aux navires de moins de 300 tonneaux de jauge.

(c) Réserve du droit de donner effet à la présente Convention, soit en lui donnant force de loi, soit en incluant dans la législation nationale les dispositions de la présente Convention sous une forme appropriée à cette législation.

Pour la République fédérale d'Allemagne:
C. F. OPHÜLS.
ERNST GESSLER.

Pour l'Argentine:

Pour l'Australie:

Pour l'Autriche:

Pour la Belgique:
LILAR.

Pour le Brésil:
HUGO GOUTHIER DE OLIVEIRA GONDIM.
(*Ad referendum.*)

Pour le Canada:
R. R. MACGILLIVRAY.
L. J. LEAVEY.

Pour la Cité du Vatican:
P. DEMEUR.

Pour le Danemark:

Pour l'Egypte:

Pour l'Espagne:
EL CONDE DE CASA MIRANDA.

Pour les Etats-Unis d'Amérique:

Pour la Finlande:

Pour la France:
H. DE LAGENESTE.

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:
GEORGE P. LABOUCHERE.

Pour la Grèce:

Pour l'Inde:
B. N. KAUL.
R. E. KUMANA.
(*Subject to acceptance by the Government of India.*)

Pour l'Indonésie:

Pour l'Iran:

Pour Israël:
GIDEON RAFAEL.
IZAAK MINTZ.
(*Ad referendum.*)

Pour l'Italie:
ROBERTO SANDIFORD.

Pour le Japon:

Pour la Norvège:

Pour les Pays-Bas:
E. TEIXEIRA DE MATTOS.
R. P. CLEVERINGA.

Pour le Pérou:
PABLO ABRIL DE VIVERO.

Pour la Pologne:
T. OCIOSZYNSKI.

Pour le Portugal:
EDUARDO VIEIRA LEITAO.
J. A. CORRÊA DE BARROS.
(*Ad referendum.*)

Pour la Suède:
STURE PETRÉN.
(*Sous les réserves prévues au paragraphe* (2) (b) *et* (c).)

Pour la Suisse:
G. JACCARD.

Pour l'Union des Républiques socialistes soviétiques:

Pour le Venezuela:

Pour la Yougoslavie:
M. DRAGUSTIN.

Conseillers et attachés civils.

Par arrêté du 25 novembre 1959:

Sont et demeurent rapportées, en ce qui concerne M. Maurice Negroni, les dispositions de l'arrêté du 28 mai 1959.

M. Maurice Negroni, adjoint de contrôle de 3e classe, 1er échelon (indice net 240), en disponibilité, est intégré à compter du 8 février 1959 dans le corps des attachés civils et classé ainsi qu'il suit, par application du tableau de concordance figurant à l'article 10 du décret n° 59-552 du 21 avril 1959:

Attaché civil de 3e classe, 3e échelon (indice net 240), avec ancienneté du 16 octobre 1955, et prend rang dans cette classe et cet échelon avant M. Henri Franco.

MINISTERE DES ARMEES

Décret portant promotions au grade de lieutenant de réserve de l'armée de l'air.

Rectificatif au *Journal officiel* du 22 novembre 1959: page 11214, 1re colonne, 27e ligne, au lieu de: « Honot (Jean-Jacques) », lire: « Houot (Jean-Jacques) ». (Le reste sans changement.)

Armée de l'air (réserve).

Par décision du 30 novembre 1959, sont nommés au grade d'aspirant de réserve les élèves officiers de réserve de l'armée de l'air désignés ci-après:

(A compter du 1er novembre 1959.)

A. — PROMOTION « CAEN 58 B/P. M. S. »

Corps des sous-officiers de réserve du personnel non navigant du service général.

MM.
Anthonioz-Blanc (Louis-Jean).
Clairac (Alexandre-Jean).
Tocchio (Emile-Hubert).
Vidor (Ghislain-Roger).
Wahart (Jean-Pierre).

B. — PROMOTION « CAEN 58 B/E. O. R. »

Corps des sous-officiers de réserve du personnel non navigant du service général.

MM.
Broders (Michel-Louis).
Duperret (Gérard-Gabriel).
Lopez (Antoine).
Pesqué (Jules-François).
Peyroux (Henri-François).
Pierre (Claude-Marcel).

MINISTERE DE L'EDUCATION NATIONALE

Equivalence du certificat d'études spéciales des maladies de l'appareil digestif.

Le ministre de l'éducation nationale,

Vu l'arrêté du 6 mai 1955 relatif à l'équivalence des certificats d'études spéciales de neuro-psychiatrie, de dermato-vénéréologie, de pneumo-phtisiologie, d'ophtalmologie, de pédiatrie et puériculture, de cardiologie et d'oto-rhino-laryngologie;

Vu l'arrêté du 29 mars 1957 relatif à l'équivalence des certificats d'études spéciales de gynécologie médicale, d'obstétrique et de neuro-psychiatrie;

Vu l'arrêté du 31 décembre 1958 relatif à l'équivalence du certificat d'études spéciales de rhumatologie;

Vu l'arrêté du 21 août 1959 portant création d'un certificat d'études spéciales des maladies de l'appareil digestif;

Vu l'avis de la section permanente du conseil de l'enseignement supérieur,

Arrête:

Art. 1er. — L'équivalence du certificat d'études spéciales des maladies de l'appareil digestif peut être accordée par décision individuelle du ministre de l'éducation nationale aux internes des hôpitaux des villes de faculté, nommés au concours, ayant accompli intégralement leur internat et ayant exercé leurs fonctions dans un service agréé par le conseil de la faculté pendant le temps fixé, en ce qui les concerne, par le règlement du certificat.

Art. 2. — La décision du ministre de l'éducation nationale prévue à l'article précédent est prise sur proposition du jury chargé d'examiner les épreuves écrites du certificat d'études spéciales des maladies de l'appareil digestif, en considération des titres universitaires, hospitaliers et scientifiques des intéressés.

Art. 3. — L'équivalence prévue à l'article 1er du présent arrêté est accordée de plein droit aux anciens internes des hôpitaux des villes de faculté nommés au concours qui ont été admis au concours du clinicat et qui ont exercé les fonctions de chef de clinique pendant au moins un an dans un service de la spécialité ou un service de clinique médicale agréé par le conseil de la faculté.

Art. 4. — Le directeur général de l'enseignement supérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 19 novembre 1959.

Pour le ministre et par délégation:
Le directeur du cabinet,
HUBERT ROUSSELLIER.

Création d'un centre régional associé au Conservatoire national des arts et métiers à Bourges.

Par arrêté du 23 novembre 1959, l'Association berrichonne pour la promotion supérieure des travailleurs par un enseignement scientifique et technique complémentaire de Bourges a été autorisée à créer, conformément au décret n° 52-903 du 25 juillet 1952, un centre régional associé au Conservatoire national des arts et métiers à Bourges.

Institution d'une commission administrative paritaire au centre national de la recherche scientifique.

Le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre et le ministre de l'éducation nationale,

Vu l'ordonnance n° 59-244 du 4 février 1959 relative au statut général des fonctionnaires, et notamment son article 15;
Vu le décret n° 59-307 du 14 février 1959 portant règlement d'administration publique et relatif aux commissions administratives paritaires et aux comités techniques paritaires,

Arrêtent:

Art. 1er. — Il est créé au centre national de la recherche scientifique une commission administrative paritaire pour le personnel titulaire des laboratoires et organismes extérieurs du centre national de la recherche scientifique concernant les agents ci-après:

Agents de bureau.
Agents de service.

Art. 2. — La commission administrative paritaire est placée auprès du directeur général du centre national de la recherche scientifique, qui en assure la présidence par lui-même ou son représentant.

Art. 3. — La composition de la commission administrative paritaire est fixée comme suit:

a) Représentants de l'administration:
Deux membres titulaires.
Deux membres suppléants.

b) Représentants du personnel:
Deux membres titulaires (un représentant pour les agents de bureau et un représentant pour les agents de service).
Deux membres suppléants (un représentant pour les agents de bureau et un représentant pour les agents de service).

Art. 4. — La date des élections des représentants du personnel au sein de la commission administrative paritaire sera fixée par arrêté du ministre de l'éducation nationale.

Art. 5. — En vue de la désignation des représentants du personnel à la commission administrative paritaire, le vote par correspondance est admis.

Art. 6. — Les agents désirant voter par correspondance doivent en faire la demande par écrit.

Le vote par correspondance s'effectue dans les conditions suivantes:

1° Les bulletins de vote et une enveloppe du format utilisé pour le vote sont transmis, sous pli recommandé, à chaque agent dix jours au moins avant la date fixée pour les élections;
2° Chaque électeur votant par correspondance insère son bulletin de vote dans l'enveloppe qui lui a été adressée à cet effet par l'administration; elle ne doit porter aucune mention manuscrite ou imprimée.

Il place ensuite cette enveloppe préalablement cachetée dans une seconde enveloppe portant mention de la nature du scrutin et sur laquelle il inscrit ses nom, prénom, son grade, son affectation et appose sa signature.
Ce pli également cacheté doit être adressé dans une troisième enveloppe au siège du bureau de vote quarante-huit heures au moins avant la date fixée pour les élections.
En cas d'arrivée tardive, les plis sont renvoyés aux votants avec l'indication de la date et de l'heure de la réception.

Art 7. — La réception des votes par correspondance s'effectue de la façon suivante:

1° Immédiatement après la clôture du scrutin, le bureau de vote auquel sont rattachés les votants par correspondance procède au dépouillement des votes adressés par cette voie.
Les plis extérieurs, portant la signature et le nom des votants, sont ouverts; la liste électorale est émargée, l'enveloppe intérieure déposée dans l'urne contenant les enveloppes des agents en fonctions au bureau de vote;
2° Sont mis à part et considérés comme non valables les plis extérieurs sur lesquels ne figurent pas le nom et la signature du votant ou sur lesquels ces mentions sont illisibles, les plis extérieurs multiples parvenus sous la signature d'un même agent et les plis extérieurs contenant plus d'une enveloppe.

Art. 8. — Les arrêtés des 4 septembre 1953 et 10 novembre 1953 sont abrogés.

Art. 9. — Le directeur général du centre national de la recherche scientifique est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 30 novembre 1959.

Le ministre de l'éducation nationale,
Pour le ministre et par délégation:
Le directeur du cabinet,
HUBERT ROUSSELLIER.

Le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre,
Pour le secrétaire d'Etat et par délégation:
Le directeur général de l'administration et de la fonction publique,
JOSEPH GAND.

MINISTERE DES FINANCES ET DES AFFAIRES ECONOMIQUES

Décrets portant ouverture et annulation de crédits.

DÉCRET N° 59-1366 DU 4 DÉCEMBRE 1959

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des finances et des affaires économiques et du secrétaire d'Etat aux finances,
Vu l'article 11, 1°, de l'ordonnance n° 59-2 du 2 janvier 1959 portant loi organique relative aux lois de finances;
Vu l'ordonnance portant loi de finances et les textes portant ouverture et annulation de crédits pour 1959,

Décrète:

Art. 1er. — Est annulé sur 1959 un crédit de 50.000.000 F applicable au budget et au chapitre mentionnés dans le tableau A annexé au présent décret.

Art. 2. — Est ouvert sur 1959 un crédit de 50.000.000 F applicable au budget et au chapitre mentionnés dans le tableau B annexé au présent décret.

Art. 3. — Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 4 décembre 1959.

MICHEL DEBRÉ.

Par le Premier ministre:
Le ministre des finances et des affaires économiques,
ANTOINE PINAY.

Le secrétaire d'Etat aux finances,
VALÉRY GISCARD D'ESTAING.

TABLEAU A

SERVICE	CHAPITRE	CRÉDIT ANNULÉ
		Milliers de francs.
FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES		
I. — CHARGES COMMUNES		
Dépenses accidentelles.....	37-95	50.000

TABLEAU B

SERVICE	CHAPITRE	CRÉDIT OUVERT
		Milliers de francs.
INTERIEUR		
Secours d'extrême urgence aux victimes de calamités publiques.....	46-91	50.000

DÉCRET N° 59-1367 DU 4 DÉCEMBRE 1959

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des finances et des affaires économiques et du secrétaire d'Etat aux finances,

Vu l'article 11, 1° de l'ordonnance n° 59-2 du janvier 1959 portant loi organique relative aux lois de finances;

Vu l'ordonnance portant loi de finances et les textes portant ouverture et annulation de crédits pour 1959,

Décrète:

Art. 1er. — Est annulé sur 1959 un crédit de 16.236.000 F applicable au budget et au chapitre mentionnés dans le tableau A annexé au présent décret.

Art. 2. — Est ouvert sur 1959 un crédit de 16.236.000 F applicable aux budgets et aux chapitres mentionnés dans le tableau B annexé au présent décret.

Art. 3. — Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 4 décembre 1959.

MICHEL DEBRÉ.

Par le Premier ministre:

Le ministre des finances et des affaires économiques,
ANTOINE PINAY.

Le secrétaire d'Etat aux finances,
VALÉRY GISCARD D'ESTAING.

TABLEAU A

SERVICE	CHAPITRE	CRÉDIT annulé.
		Milliers de francs.
FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES		
I. — CHARGES COMMUNES		
Dépenses accidentelles	37-95	16.236

TABLEAU B

SERVICES	CHAPITRES	CRÉDITS ouverts.
		Milliers de francs.
AFFAIRES ETRANGERES		
I. — SERVICES DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES		
Administration centrale. — Frais de réception de personnalités étrangères et présents diplomatiques	34-03	14.785
INTERIEUR		
Subventions de caractère facultatif en faveur des collectivités locales et de divers organismes	41-52	1.451
Total		16.236

Décrets portant virement de crédits.

DÉCRET N° 59-1368 DU 4 DÉCEMBRE 1959

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des finances et des affaires économiques et du secrétaire d'Etat aux finances,

Vu l'article 14 de l'ordonnance n° 59-2 du 2 janvier 1959 portant loi organique relative aux lois de finances;

Vu l'ordonnance portant loi de finances et les textes portant ouverture et annulation de crédits pour 1959,

Décrète:

Art. 1er. — Est annulé sur 1959 un crédit de 3.000.000 F applicable au budget et aux chapitres mentionnés dans le tableau A annexé au présent décret.

Art. 2. — Est ouvert sur 1959 un crédit de 3.000.000 F applicable au budget et aux chapitres mentionnés dans le tableau B annexé au présent décret.

Art. 3. — Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 4 décembre 1959.

MICHEL DEBRÉ.

Par le Premier ministre:

Le ministre des finances et des affaires économiques,
ANTOINE PINAY.

Le secrétaire d'Etat aux finances,
VALÉRY GISCARD D'ESTAING.

TABLEAU A

SERVICE	CHAPITRES	CRÉDITS annulés.
		Milliers de francs.
INDUSTRIE ET COMMERCE		
Direction des mines et de la sidérurgie. — Services extérieurs. — Ecoles nationales supérieures et écoles techniques des mines. — Matériel	34-12	1.500
Achat et entretien du matériel automobile	34-92	1.500
Total		3.000

TABLEAU B

SERVICE	CHAPITRE	CRÉDIT ouvert.
		Milliers de francs.
INDUSTRIE ET COMMERCE		
Travaux d'équipement et d'entretien	35-91	3.000

DÉCRET N° 59-1369 DU 4 DÉCEMBRE 1959

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des finances et des affaires économiques et du secrétaire d'Etat aux finances,

Vu l'article 14 de l'ordonnance n° 59-2 du 2 janvier 1959 portant loi organique relative aux lois de finances;

Vu l'ordonnance portant loi de finances et les textes portant ouverture et annulation de crédits pour 1959,

Décrète:

Art. 1er. — Est annulé sur 1959 un crédit de 6.945.000 F applicable au budget et aux chapitres mentionnés dans le tableau A annexé au présent décret.

Art. 2. — Est ouvert sur 1959 un crédit de 6.945.000 F applicable au budget et aux chapitres mentionnés dans le tableau B annexé au présent décret.

Art. 3. — Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 4 décembre 1959.

MICHEL DEBRÉ.

Par le Premier ministre:

Le ministre des finances et des affaires économiques,
ANTOINE PINAY.

Le secrétaire d'Etat aux finances,
VALÉRY GISCARD D'ESTAING.

TABLEAU A

SERVICE	CHAPITRES	CRÉDITS annulés.
		Milliers de francs.
INDUSTRIE ET COMMERCE		
Administration centrale. — Remboursement de frais	34-01	4.000
Direction des mines et de la sidérurgie. — Services extérieurs. — Ecoles nationales supérieures et écoles techniques des mines. — Remboursement de frais	34-11	2.500
Direction des mines et de la sidérurgie. — Services extérieurs. — Ecoles nationales supérieures et écoles techniques des mines. — Matériel	34-12	445
Total		6.945

TABLEAU B

SERVICE	CHAPITRES	CRÉDITS ouverts.
		Milliers de francs.
INDUSTRIE ET COMMERCE		
Administration centrale. — Matériel	34-02	4.000
Direction du gaz et de l'électricité. — Services extérieurs. — Remboursement de frais	34-21	945
Travaux d'équipement et d'entretien	35-91	2.000
Total		6.945

DÉCRET N° 59-1370 DU 4 DÉCEMBRE 1959

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des finances et des affaires économiques et du secrétaire d'Etat aux finances,

Vu l'article 14 de l'ordonnance n° 59-2 du 2 janvier 1959 portant loi organique relative aux lois de finances;

Vu l'ordonnance portant loi de finances et les textes portant ouverture et annulation de crédits pour 1959,

Décrète:

Art. 1er. — Est annulé sur 1959 un crédit de 9.000.000 F applicable au budget et au chapitre mentionnés dans le tableau A annexé au présent décret.

Art. 2. — Est ouvert sur 1959 un crédit de 9.000.000 F applicable au budget et aux chapitres mentionnés dans le tableau B annexé au présent décret.

Art. 3. — Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 4 décembre 1959.

MICHEL DEBRÉ.

Par le Premier ministre:

Le ministre des finances et des affaires économiques,
ANTOINE PINAY.

Le secrétaire d'Etat aux finances,
VALÉRY GISCARD D'ESTAING.

TABLEAU A

SERVICE	CHAPITRE	CRÉDIT annulé.
		Milliers de francs.
CONSTRUCTION		
Services extérieurs. — Remboursement de frais	34-11	9.000

TABLEAU B

SERVICE	CHAPITRES	CRÉDITS ouverts.
		Milliers de francs.
CONSTRUCTION		
Administration centrale. — Matériel	34-02	8.000
Dépenses de documentation et de vulgarisation	37-03	1.000
Total pour le tableau B		9.000

Taux de la retenue supplémentaire à appliquer à la valeur des tabacs de la récolte 1959.

Le ministre des finances et des affaires économiques,

Vu la loi n° 56-475 du 14 mai 1956 organisant les conditions de l'assurance et de la réassurance des récoltes de tabac;

Vu l'ordonnance n° 58-1262 du 19 décembre 1958 modifiant l'article 8 de la loi n° 56-475 du 14 mai 1956,

Arrête:

Art. 1er. — Le taux de la retenue supplémentaire à prélever sur la valeur des tabacs indigènes de la récolte 1959 en vue du remboursement des avances consenties sur le budget du service d'exploitation industrielle des tabacs et des allumettes au fonds de réassurance des récoltes de tabac est fixé à 2 centimes par franc.

Art. 2. — Le directeur général du service d'exploitation industrielle des tabacs et des allumettes est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 16 novembre 1959.

Le ministre des finances et des affaires économiques,
Pour le ministre et par délégation:
Le conseiller technique,
JEAN ROGEZ.

Répartition de crédits.

Le ministre des finances et des affaires économiques,

Vu l'article 7 de l'ordonnance n° 59-2 du 2 janvier 1959 portant loi organique relative aux lois de finances;

Vu l'ordonnance portant loi de finances et les textes portant ouverture et annulation de crédits pour 1959,

Arrête:

Art. 1er. — Est annulé, sur 1959, un crédit de 861.000 F applicable au budget et au chapitre mentionnés dans le tableau A annexé au présent arrêté.

Art. 2. — Est ouvert, sur 1959, un crédit de 861.000 F applicable aux budgets et aux chapitres mentionnés dans le tableau B annexé au présent arrêté.

Art. 3. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 27 novembre 1959.

Le ministre des finances et des affaires économiques,
Pour le ministre et par délégation:
Le directeur du budget,
Par empêchement du directeur du budget:
Le chef de service,
RAYMOND MARTINET.

TABLEAU A

SERVICE	CHAPITRE	CRÉDIT annulé.
		Milliers de francs.
FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES		
I. — CHARGES COMMUNES		
Fonds destiné à l'amélioration de la productivité des services administratifs	34-93	861

TABLEAU B

SERVICES	CHAPITRES	CRÉDITS ouverts.
		Milliers de francs.
EDUCATION NATIONALE		
Administration centrale. — Matériel.....	34-02	380
JUSTICE		
Administration centrale. — Matériel.....	34-02	481
Total.....		861

Transfert de crédits.

Le ministre des finances et des affaires économiques,

Vu l'article 14 de l'ordonnance n° 59-2 du 2 janvier 1959 portant loi organique relative aux lois de finances;

Vu l'ordonnance portant loi de finances et les textes portant ouverture et annulation de crédits pour 1959,

Arrête:

Art. 1er. — Est annulé, sur 1959, un crédit de 2.000.000 F applicable au budget et au chapitre mentionnés dans le tableau A annexé au présent arrêté.

Art. 2. — Est ouvert, sur 1959, un crédit de 2.000.000 F applicable au budget et au chapitre mentionnés dans le tableau B annexé au présent arrêté.

Art. 3. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 27 novembre 1959.

Le ministre des finances et des affaires économiques,
Pour le ministre et par délégation:
Le directeur du budget,
Par empêchement du directeur du budget:
Le chef de service,
RAYMOND MARTINET.

TABLEAU A

SERVICE	CHAPITRE	CRÉDIT annulé.
		Milliers de francs.
JUSTICE		
Services judiciaires. — Matériel.....	34-12	2.000

TABLEAU B

SERVICE	CHAPITRE	CRÉDIT ouvert.
		Milliers de francs.
JUSTICE		
Administration centrale. — Matériel.....	34-02	2.000

Le ministre des finances et des affaires économiques,

Vu l'article 14 de l'ordonnance n° 59-2 du 2 janvier 1959 portant loi organique relative aux lois de finances;

Vu l'ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1958 portant loi de finances et les textes portant ouverture et annulation de crédits pour 1959.

Arrête:

Art. 1er. — Sont annulés sur 1959 une autorisation de programme et un crédit de paiement de 5.000.000 F applicables au budget et au chapitre mentionnés dans le tableau A annexé au présent arrêté.

Art. 2. — Sont ouverts sur 1959 une autorisation de programme et un crédit de paiement de 5.000.000 F applicables au budget et au chapitre mentionnés dans le tableau B annexé au présent arrêté.

Art. 3. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 3 décembre 1959.

Le ministre des finances et des affaires économiques,
Pour le ministre et par délégation:
Le directeur du budget,
Par empêchement du directeur du budget:
Le chef de service,
RAYMOND MARTINET.

TABLEAU A

SERVICE	CHAPITRE	AUTORISATION de programme annulée.	CREDIT de paiement annulé.
		Milliers de francs.	
CONSTRUCTION			
Etudes nécessaires à l'établissement et à la réalisation des projets d'aménagement et des ensembles de construction	55-01	5.000	5.000

TABLEAU B

SERVICE	CHAPITRE	AUTORISATION de programme accordée.	CREDIT de paiement ouvert.
		Milliers de francs.	
FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES			
III. — AFFAIRES ÉCONOMIQUES			
Subvention au fonds d'investissement pour le développement économique et social des départements d'outre mer (section centrale).....	68-00	5.000	5.000

Délégation de crédits.

Le ministre des finances et des affaires économiques,

Vu l'article 34 de la loi n° 48-1317 du 27 août 1948 portant fixation du budget des dépenses militaires pour l'exercice 1948;

Vu l'article 8 de la loi n° 55-1016 du 6 août 1955;

Vu l'article 13 de la loi n° 56-560 du 2 août 1956;

Vu la loi de finances et les textes portant ouverture et annulation des crédits pour 1959,

Arrête:

Art. 1er. — Par anticipation sur les dotations budgétaires de 1960, les ministres sont autorisés à déléguer les crédits nécessaires à la constitution des fonds d'avances mis à la disposition des unités militaires conformément aux dispositions réglementaires.

Ces délégations sont limitées par service et par chapitre aux sommes fixées par l'état annexé au présent arrêté.

Art. 2. — Le directeur du budget et le directeur de la comptabilité publique au ministère des finances et des affaires économiques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 4 décembre 1959.

Le ministre des finances et des affaires économiques,
Pour le ministre et par délégation:
Le directeur du budget,
Par empêchement du directeur du budget:
Le chef de service,
RAYMOND MARTINET.

ETAT ANNEXE

CHAPITRES	DÉSIGNATION DES SERVICES ET DES DÉPENSES	LIMITE fixée pour les délégations de crédits.
		Milliers de francs.
	SERVICES DU PREMIER MINISTRE	
	VI. — SERVICES DE DOCUMENTATION EXTÉRIEURE ET DE CONTRE-ESPIONNAGE	
31-01	Rémunérations principales	69.100
31-02	Indemnités et allocations diverses	11.700
31-91	Indemnités résidentielles	14.500
33-91	Prestations et versements obligatoires	11.100
	TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS	
	II. — AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE	
31-91	Personnel militaire. — Soldes et indemnités	10.500
31-92	Indemnités résidentielles	1.860
33-91	Prestations et versements obligatoires	1.440
34-95	Personnel militaire. — Remboursement de frais	3.200
	ARMEES	
	SECTION COMMUNE	
31-51	Gendarmerie. — Soldes et indemnités des personnels militaires	11.800.000
31-54	Justice militaire. — Soldes. — Traitements et indemnités	80.000
31-61	Service de santé. — Soldes et indemnités des personnels militaires	1.530.100
31-82	Service cinématographique des armées. — Soldes. — Traitements et indemnités	12.000
33-93	Prestations et versements obligatoires. — Guerre	1.515.640
	SECTION AIR	
31-11	Armes et services. — Soldes et indemnités des officiers	3.099.136
31-12	Armes et services. — Soldes et indemnités des sous-officiers, hommes de troupe et F. F. A.	10.354.085
31-13	Armes et services. — Soldes et indemnités des militaires en disponibilité, non activité, réforme ou congé	133.329
32-41	Alimentation de l'armée de l'air	2.510.866
33-91	Prestations et versements obligatoires	1.104.316
	SECTION GUERRE	
31-11	Soldes et indemnités des officiers des armes et services	12.824.000
31-12	Soldes et indemnités des sous-officiers et hommes de troupe de l'armée de terre	31.608.700
31-14	Soldes des militaires en situation autre que l'activité	464.370
31-18	Militaires rapatriés, malades ou en instance de démobilisation	102.620
32-41	Alimentation	13.950.000
32-92	Préparation militaire	12.000
33-91	Prestations et versements obligatoires	2.558.100
	SECTION MARINE	
31-12	Armes et services. — Soldes et indemnités des officiers mariniers, quartiers-maîtres et marins	4.000.000

Interdiction provisoire d'exercer toute profession commerciale ou industrielle et retrait provisoire du permis de conduire les véhicules automobiles.

Par arrêté du 4 décembre 1959, M. Levy (Elias), 10, rue Joseph-Abria, à Bordeaux (Gironde), à l'encontre duquel une plainte a été déposée par l'administration fiscale en application des articles 1835, 1836 et 1837 du code général des impôts, est frappé de l'interdiction provisoire d'exercer toute profession commerciale ou industrielle.

Le permis de conduire les véhicules automobiles est provisoirement retiré à M. Lévy (Elias).

Le directeur général des impôts est chargé des mesures de notification et de publicité prévues par les articles 406 A 7, 406 A 9 et 406 A 10 de l'annexe III au code général des impôts.

Conseil national des assurances.

Par arrêté du 24 novembre 1959, M. Guillelmon est nommé membre suppléant du conseil national des assurances, en remplacement de M. Gallière.

Enquêtes économiques.

Par arrêté en date du 19 novembre 1959, M. Chassaing (Charles-Pierre), directeur départemental, 3e échelon, du service des enquêtes économiques dans le département du Calvados, est admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite à compter du 19 décembre 1959.

Expansion économique à l'étranger.

Par arrêté du 19 novembre 1959, les conseillers et attachés commerciaux dont les noms suivent sont inscrits, dans l'ordre ci-après, au tableau d'avancement pour l'année 1959:

Pour le grade de conseiller commercial hors classe, 1er échelon.

1 M. Hugues. — 2 M. Biclet.

Pour le grade de conseiller commercial de classe exceptionnelle spéciale.

1 MM. de La Taille.
2 Soule.
3 MM. Miot.
4 Lorand.
5 MM. Sicard.
6 Duhamel.

Pour le grade de conseiller commercial de classe exceptionnelle

1 MM. Félix-Faure.
2 Barbier.
3 Viriot.
4 MM. Klein.
5 Grimaud.
6 MM. Tschaïkowsky.
7 Vibien.

Pour le grade de conseiller commercial.

1 MM. Rimey.
2 Allmayer.
3 Cailleteau.
4 MM. Bernard.
5 Le Guyader.
6 Schweisguth.
7 MM. Girod.
8 Tissier.

Pour le grade d'attaché commercial hors classe.

M. Paris.

Par arrêté du 19 novembre 1959:

Sont, à compter du 1er janvier 1959, nommés conseillers commerciaux hors classe, 1er échelon, et titularisés dans le grade correspondant les conseillers commerciaux de classe exceptionnelle spéciale dont les noms suivent:

MM. Hugues, Biclet.

Sont nommés conseillers commerciaux de classe exceptionnelle spéciale, 1er échelon, et titularisés dans le grade correspondant, les conseillers commerciaux de classe exceptionnelle dont les noms suivent, aux dates ci-après:

MM. de La Taille, à compter du 1er janvier 1959.
Soule, à compter du 1er janvier 1959.
Miot, à compter du 1er mars 1959.
Lorand, à compter du 24 septembre 1959.

Sont nommés conseillers commerciaux de classe exceptionnelle et titularisés dans le grade correspondant les conseillers commerciaux dont les noms suivent, aux dates ci-après:

MM. Félix-Faure, à compter du 1er janvier 1959.
Barbier, à compter du 1er janvier 1959.
Viriot, à compter du 1er janvier 1959.
Klein, à compter du 14 février 1959.
Grimaud, à compter du 1er mars 1959.
Tschaïkowsky, à compter du 24 septembre 1959.

Sont nommés conseillers commerciaux, 1er échelon, et titularisés dans le grade correspondant les attachés commerciaux dont les noms suivent, aux dates ci-après:

MM. Rimey, à compter du 1er janvier 1959.
Altmayer, à compter du 1er janvier 1959.
Cailleteau, à compter du 1er janvier 1959.
Bernard, à compter du 1er janvier 1959.
Le Guyader, à compter du 1er janvier 1959.
Schweisguth, à compter du 1er janvier 1959.

Est nommé attaché commercial hors classe, 1er échelon, et titularisé dans le grade correspondant, au 1er janvier 1959, l'attaché commercial dont le nom suit:

M. Paris.

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

Décret n° 59-1371 du 3 décembre 1959 relatif à la construction de la coque, y compris les installations, les accessoires et équipements divers intéressant la flottabilité, le compartimentage et la stabilité en cas d'avaries des navires de commerce, de pêche et de plaisance d'une jauge brute égale ou supérieure à cinq cents tonneaux.

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports,

Vu la loi du 6 janvier 1954 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance, notamment les articles 3 et 34,

Décrète :

TITRE PRELIMINAIRE

DISPOSITIONS GENERALES, DEFINITIONS, MARQUES DE FRANC-BORD

CHAPITRE Ier

Dispositions générales.

Article 1er. — *Champ d'application.*

1. Le présent décret est applicable aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à cinq cents tonneaux immatriculés en France, en Algérie et dans les départements d'outre-mer.

2. Sauf disposition expresse contraire, le présent décret ne s'applique pas aux navires sans moyen de propulsion mécanique.

3. Le présent décret s'applique également aux navires neufs dont la commande aura été passée à des chantiers étrangers.

Toutefois, le cas des navires francisés après mise en service sous pavillon étranger et des navires faisant l'objet de reprise d'un contrat de construction initialement passé par un armateur étranger doit faire l'objet d'un examen particulier. L'application des règles ci-après concernant les navires de toutes catégories n'est pas exigée dans ce cas si la preuve peut être donnée à la commission centrale de sécurité que le navire répond à la convention internationale de Londres de 1948 et à la réglementation correspondante du pays d'origine.

Le ministre chargé de la marine marchande peut néanmoins exiger l'application des dispositions du présent décret en cas de refonte des parties du navire où le règlement pourrait être applicable.

Article 2. — *Classement des voyages.*

I. — On distingue cinq catégories de voyages, savoir :

1re catégorie : Tous voyages n'entrant pas dans les catégories suivantes ;

2e catégorie : Voyages au cours desquels le navire ne s'éloigne pas de plus de 200 milles d'un port, ou d'un lieu où les passagers et l'équipage puissent être mis en sécurité, et au cours desquels la distance entre le dernier port d'escale du pays où le voyage commence et le port final de destination ne dépasse pas 600 milles ;

3e catégorie : Voyages au cours desquels le navire ne s'éloigne pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche ;

4e catégorie : Voyages accomplis dans les estuaires ou embouchures des fleuves ; dans les baies et rades ouvertes ; pour les courtes excursions en mer ;

5e catégorie : Voyages accomplis dans les eaux abritées (rades non exposées, lacs, bassins et étangs d'eau salée, etc.).

2. Un voyage international est un voyage entre un pays auquel s'applique la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Londres, 1948) et un port situé en dehors de ce pays, ou réciproquement ; et, à cet égard, tout territoire dont les relations internationales dépendent d'un gouvernement contractant, ou qui est placé sous l'administration de l'Organisation des Nations Unies, est considéré comme un pays distinct.

3. Les navires sont désignés par la catégorie du voyage qu'ils accomplissent.

Article 3. — *Approbation de plans, documents et installations.*

1. Un plan ou un document est dit « approuvé » quand la commission centrale de sécurité a reconnu que ce plan ou ce document satisfait aux prescriptions des règlements pris pour l'application de la loi du 6 janvier 1954.

2. Une installation, un appareil ou un dispositif quelconque est dit « d'un type approuvé » lorsque la même commission a reconnu :

Soit que son prototype satisfait aux exigences des normes de sécurité établies pour l'application de ladite loi ;

Soit qu'il présente des dispositions équivalentes à un type approuvé.

Article 4. — *Exemptions permanentes.*

1. Le ministre chargé de la marine marchande peut, sur avis de la commission centrale de sécurité, dispenser partiellement des prescriptions du présent décret les bâtiments et engins de toute nature d'un type spécial ou ayant une affectation spéciale ou qui, par les conditions de leur exploitation, n'accomplissent qu'une navigation nationale accessoire en mer ou ne sortent pas généralement des ports.

2. Si un navire à passagers est autorisé, par le ministre chargé de la marine marchande, à transporter un nombre de passagers supérieur à la capacité des embarcations prévues à bord, il doit se conformer aux règles spéciales de cloisonnement faisant l'objet du chapitre II de la subdivision B du titre Ier du présent décret. Toutefois, le ministre chargé de la marine marchande peut, sur avis de la commission centrale de sécurité, considérer comme suffisante l'application des dispositions relatives aux navires de première catégorie, si la nature et les conditions du voyage le justifient.

3. Dans le cas des navires à passagers qui sont utilisés à des transports spéciaux d'un grand nombre de passagers sans installation de couchettes, comme par exemple le transport de pèlerins, le ministre chargé de la marine marchande peut, sur avis de la commission centrale de sécurité, exempter ces navires de l'application des prescriptions du titre Ier du présent décret, s'il juge pratiquement impossible d'appliquer ces prescriptions, et à condition que l'on fasse application dans la plus large mesure compatible avec les circonstances du trafic des prescriptions relatives à la construction.

Article 5. — *Exemptions temporaires.*

Si, par suite de circonstances exceptionnelles, un navire qui normalement n'effectue pas de voyages internationaux est amené à entreprendre un voyage international isolé, le ministre chargé de la marine marchande peut, sur avis de la commission centrale de sécurité, l'exempter d'une quelconque des dispositions du présent décret, à condition qu'il soit conforme aux dispositions qui, de l'avis du ministre, sont suffisantes pour en assurer la sécurité au cours du voyage qu'il entreprend.

Article 6. — *Equivalences.*

Lorsque, dans le présent décret, il est prévu que l'on doit placer ou avoir à bord une installation ou un dispositif, ou encore lorsqu'il est prévu qu'une disposition particulière doit être adoptée, le ministre chargé de la marine marchande peut, sur avis de la commission centrale de sécurité, accepter en substitution toute autre installation ou dispositif, à la condition qu'il estime, à la suite d'essais appropriés, que l'installation ou le dispositif substitué a une efficacité au moins égale à celle qui est spécifiée dans le présent décret.

CHAPITRE II

Définitions.

Article 7. — *Généralités.*

Pour l'application du présent décret, on entend par :

1. *Navire à passagers,* un navire qui transporte plus de douze passagers. N'entrent pas en compte, dans ce nombre, les personnes qui se trouvent à bord pour une raison de force majeure, ou par suite de l'obligation dans laquelle s'est trouvé le capitaine de transporter, soit des naufragés, soit d'autres personnes. Les navires de plaisance ne sont pas considérés comme navires à passagers.

2. *Passager,* toute personne autre que :

a) Le capitaine, les membres de l'équipage et les autres personnes employées ou occupées à bord, en quelque qualité que ce soit, pour les besoins du navire ;

b) Les enfants de moins d'un an.

Lorsque, dans un calcul ou une expérience, on doit tenir compte du poids d'un passager, ce poids est fixé conventionnellement à soixante-quinze kilogrammes.

3. *Transport de troupes,* un navire affecté au transport de passagers militaires, à l'exclusion de tout passager civil.

4. *Navire de pêche,* un navire équipé pour la capture ou la récolte des produits de la mer.

5. *Navire de charge,* tout navire autre qu'un navire à passagers, un transport de troupes, un navire de pêche ou un navire de plaisance. Un navire-usine utilisé pour la chasse à la baleine est un navire de charge.

6. *Navire-citerne,* un navire de charge construit pour le transport en vrac de cargaisons liquides de nature inflammable, ou adapté à cet usage.

Article 8. — *Définition du pont de franc-bord.*

Le pont de franc-bord est le pont à partir duquel le franc-bord est mesuré ; c'est le pont complet le plus élevé, possédant pour toutes les ouvertures situées sur la partie exposée des moyens permanents de fermeture répondant aux prescriptions des règles VIII à XVI de la convention internationale de 1930 sur les lignes de charge.

Le pont de franc-bord est le pont supérieur dans les navires à pont découvert et dans les navires ayant des superstructures détachées.

Dans les navires ayant un pont de franc-bord discontinu à l'intérieur de superstructures qui ne sont pas entièrement closes, ou qui ne sont pas munies de dispositifs de fermeture de la classe I, la partie la plus basse du pont au-dessous du pont de superstructure doit être considérée comme le pont de franc-bord.

Article 9. — *Définitions applicables à tous les navires.*—

Pour l'application du présent décret, on entend par :

1. Elément étanche : tout élément de la structure (cloison, pont, plate-forme) susceptible de résister aux charges hydrostatiques auxquelles il peut être soumis en cas d'avarie par suite d'un envahissement d'eau.

2. Compartiment : un espace limité par des cloisons et des ponts ou des plates-formes étanches.

3. Caisses et réservoirs : des récipients étanches affectés au stockage et au transport des fluides et indépendants complètement ou partiellement de la structure du navire tout en restant normalement fixés à celle-ci.

4. Cofferdam : un compartiment normalement vide servant à isoler un compartiment donné, soit de l'extérieur du navire, soit d'autres compartiments voisins.

5. Lame d'air : un espace vide ménagé entre un élément de surface de la structure du navire, tel que bordé, pont, cloison et tout autre installation contiguë, telle que caisse, réservoir conduit de fumée, appareil de chauffage, cloison et plafond d'habillage, etc.

Article 10. — *Définitions applicables aux navires à passagers.*

1. Une ligne de charge de compartimentage est la trace, sur la surface de la carène, d'une flottaison du navire sans gîte et en assiette normale, considérée dans la détermination ou la vérification du compartimentage du navire.

2. La ligne de charge maximum de compartimentage est celle des lignes de charge définies ci-dessus, qui correspond au tirant d'eau le plus élevé auquel le navire est autorisé à naviguer.

3. La longueur du navire est la longueur de flottaison correspondant à la ligne de charge maximum.

4. La largeur du navire est la largeur maximum hors membres de la carène, sans appendice, limitée à la flottaison qui correspond à la ligne de charge maximum.

5. Le tirant d'eau est la distance verticale mesurée au milieu de la longueur du navire entre la flottaison correspondant à la ligne de charge de compartimentage considérée et le tracé hors membre de la quille.

6. Le compartimentage est réalisé par :

Des cloisons principales étanches qui s'étendent transversalement sur toute la largeur du navire et verticalement jusqu'au pont, dit « pont de cloisonnement ». Ces cloisons peuvent comporter des décrochements, niches ou baïonnettes. Le pont de cloisonnement peut être discontinu ;

Des cloisons secondaires étanches d'étendue plus limitée ;

Des ponts ou plates-formes étanches.

7. Le cloisonnement de sécurité est l'ensemble des éléments étanches qui concourent au compartimentage. Il comprend, comme il est dit au paragraphe 6, un cloisonnement principal et un cloisonnement secondaire.

8. Un compartiment principal est un compartiment normalement limité à l'avant et à l'arrière par les deux cloisons principales étanches successives qui sont prises en considération dans les calculs de vérification du compartimentage et de la stabilité en cas d'avarie ; les compartiments principaux placés à chacune des extrémités du navire peuvent ne comporter qu'une seule cloison principale étanche.

9. La ligne de surimmersion est une ligne tracée sur le bordé en abord à 76 mm au moins en dessous de la surface supérieure du pont de cloisonnement. Cette ligne ne doit être immergée en aucune de ses parties au stade final de l'envahissement après avarie.

10. La surface de surimmersion est la surface engendrée par une génératrice rectiligne perpendiculaire au plan de symétrie longitudinal du navire et s'appuyant sur le contour de la ligne de surimmersion.

11. La tranche des machines s'étend, d'une part, entre le tracé hors membres de la quille et la surface de surimmersion et, d'autre part, entre les cloisons principales étanches qui limitent l'espace occupé par les machines principales, les machines auxiliaires relatives à la propulsion, les chaudières, et toutes les soutes à charbon permanentes.

Elle comporte, normalement, un ou plusieurs compartiments principaux contigus.

Dans le cas de dispositions peu usuelles, le ministre chargé de la marine marchande peut définir les limites des tranches des machines.

12. Les espaces à passagers sont ceux qui sont prévus pour le logement et l'usage des passagers, à l'exclusion des soutes à bagages, des magasins, des soutes à provisions, à colis postaux et à dépêches.

Pour l'application des prescriptions relatives au compartimentage et à la stabilité, sont considérés comme espaces à passagers les cuisines, buanderies et autres locaux similaires destinés aux passagers, outre les locaux prévus pour leur usage, ainsi que les espaces situés au-dessous de la surface de surimmersion et prévus pour le logement et l'usage de l'équipage.

13. La perméabilité d'un espace pour un mode d'utilisation déterminé s'exprime par le pourcentage du volume de cet espace que l'eau peut occuper, dans les hypothèses d'envahissement définies dans le présent décret.

La perméabilité de surface indique le pourcentage de l'inertie de la surface libre de la carène liquide intérieure d'un compartiment qu'il y a lieu de prendre en considération pour vérifier la stabilité du navire en état d'avarie. Cette inertie est calculée comme si le compartiment était vide de tout objet avant envahissement.

14. Dans tous les cas, les « volumes » intervenant dans les calculs de stabilité et de compartimentage doivent être mesurés hors membres, jusqu'à un niveau qui ne dépasse pas celui de la surface de surimmersion.

15. Les postes de rassemblement sont les postes où se rassemblent les passagers pour prendre place dans les embarcations en cas d'évacuation du navire.

Article 11. — *Définitions applicables aux navires autres que les navires à passagers.*

Les définitions de la longueur, de la largeur et du tirant d'eau sont les mêmes que celles adoptées pour les navires à passagers, compte tenu, toutefois, du fait que la référence à la ligne de charge maximum de compartimentage doit être remplacée par la référence à la ligne de charge correspondant à la flottaison en charge au franc-bord d'été, telle qu'elle est définie à la règle XXXII de la convention internationale de 1930 sur les lignes de charge.

CHAPITRE III

Marques de franc-bord.

Article 12. — *Généralités.*

1. Tout navire doit porter sur sa coque, au milieu de sa longueur, de chaque bord, une ou plusieurs marques dites marques de franc-bord, déterminant d'une façon apparente la limite supérieure d'immersion qu'il est licite d'atteindre dans des conditions de navigation et d'exploitation bien définies, sous réserve des limitations résultant, éventuellement, de l'application des prescriptions relatives au compartimentage et à la stabilité en cas d'avarie, qui font l'objet du chapitre II du titre I du présent décret.

2. Les conditions dans lesquelles les différentes limites supérieures d'immersion sont calculées et contrôlées devront satisfaire aux dispositions du présent chapitre et à celles de la convention internationale de 1930 sur les lignes de charge.

3. Toutefois, pour les navires de plaisance, c'est-à-dire les navires qui par destination ne transportent ni fret ni passagers payants, le ministre chargé de la marine marchande peut, sur avis de la commission centrale de sécurité, dispenser partiellement ces navires des prescriptions contenues dans le présent chapitre.

Article 13. — *Visites, assignation, marquage.*

Aucun navire soumis aux dispositions du présent chapitre ne peut prendre la mer sans qu'il ait été visité dans les conditions prévues à l'article 17 ci-après. Il doit, en outre, satisfaire aux conditions d'assignation du franc-bord déterminées conformément à la convention internationale sur les lignes de charge de 1930 et être marqué conformément aux dispositions du présent chapitre et de la convention précitée.

Article 14. — *Dispositions pour les navires à propulsion mécanique chargeant du bois en pontée.*

Un navire à propulsion mécanique, qui a été visité et marqué conformément aux prescriptions de l'article ci-dessus, peut recevoir les marques prévues par la règle LXXVIII de la convention internationale de 1930 sur les lignes de charge, qui est relative aux lignes de charge pour les navires à propulsion mécanique transportant du bois en pontée ; il doit, en outre, satisfaire aux dispositions des règles LXXIX à XC, quand il prend des chargements de cette nature.

Article 15. — *Dispositions pour les navires à citernes.*

Un navire-citerne, qui a été visité conformément aux prescriptions de l'article 13, peut recevoir les marques pour les navires-citernes, à condition qu'il satisfasse aux dispositions de la sixième partie de la convention internationale de 1930 sur les lignes de charge.

Article 16. — *Dispositions pour les navires de types spéciaux.*

1. Il peut être accordé, par rapport aux navires de charge ordinaires, une réduction de franc-bord aux navires à propulsion mécanique ayant une longueur de plus de 91,50 mètres dont les caractéristiques de construction, analogues à celles des navires-citernes, leur assurent une défense supplémentaire contre la mer.

2. La valeur de cette réduction est déterminée par l'une des sociétés de classification reconnues par le ministre chargé de la marine marchande. Cette société doit tenir compte, à cet effet, de la façon dont est calculé le franc-bord des navires-citernes, ainsi que des conditions d'assignation qui leur sont imposées, et du degré de compartimentage réalisé sur le navire considéré.

3. Le franc-bord qui est assigné à un tel navire ne doit, en aucun cas, être plus réduit que celui qui lui serait attribué pour la même catégorie de navigation, s'il était considéré comme navire-citerne.

Article 17. — *Visite et apposition des marques de franc-bord.*

Conformément aux dispositions de l'article 17 de la loi du 6 janvier 1954, la visite des navires et l'apposition des marques en vue de l'application du présent chapitre sont faites par les soins des agents d'une société de classification reconnue par le ministre chargé de la marine marchande, sous réserve des dispositions contenues à l'article 19 de la loi du 6 janvier 1954.

Article 18. — *Délivrance des certificats de franc-bord.*

1. Après visite et apposition des marques, et sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes 3 et 4 du présent article, il est délivré un certificat international de franc-bord à tout navire effectuant une navigation internationale.

Cette délivrance est faite, au nom du Gouvernement français, par la société de classification reconnue.

2. Ce certificat international de franc-bord peut être délivré à un navire étranger, à la requête du Gouvernement auquel il appartient, si ce Gouvernement est signataire de la convention du 5 juillet 1930 sur les lignes de charge.

3. Les certificats sont conformes au modèle prévu par la convention de 1930 sur les lignes de charge, sous réserve des modifications qui peuvent être apportées, eu égard à la règle LXXVIII, dans le cas des navires transportant des chargements de bois en pontée.

4. Les navires affectés à une navigation réservée au pavillon national, ainsi que les navires de pêche, doivent recevoir un certificat national de franc-bord.

Ce certificat est établi et délivré dans les mêmes conditions que le certificat international. Toutefois, des dérogations peuvent être accordées par le ministre chargé de la marine marchande, après avis de la commission centrale de sécurité, pour certains types de navires, et pour certaines navigations.

Article 19. — *Durée de la validité des certificats.*

1. A moins qu'il ne soit renouvelé, conformément aux dispositions du deuxième paragraphe du présent article, le certificat de franc-bord n'est valable que pour la période qui y est mentionnée par la société de classification reconnue qui l'a délivré en vertu de l'article 18, sans toutefois que cette période puisse excéder cinq ans à partir de la date de sa délivrance.

2. A la suite d'une nouvelle visite, tout certificat de franc-bord peut être renouvelé périodiquement par la société de classification reconnue qui l'a délivré, pour une durée qu'elle jugera convenable mais qui ne peut, en aucun cas, excéder cinq ans. Cette visite est effectuée dans les mêmes conditions que la visite prévue pour la délivrance initiale du certificat. Mention de chacun de ces renouvellements doit être portée au dos du certificat.

3. Le certificat de franc-bord cesse d'être valable :

a) Si des modifications de quelque importance affectant le calcul du franc-bord ont été apportées à la coque ou aux superstructures du navire.

b) Si les installations et les dispositifs pour la protection des ouvertures, les garde-corps, les sabords de décharge, les moyens d'accès aux logements de l'équipage n'ont pas été maintenus dans des conditions offrant la sécurité qu'ils avaient lors de la délivrance du certificat.

c) Lorsque le navire n'a pas été visité périodiquement aux époques et dans les conditions fixées par la loi du 6 janvier 1954 et par le présent décret en vue de s'assurer, durant la validité du certificat, que la coque et les superstructures visées dans la clause *a*) ne sont pas modifiées, et que les installations et les dispositifs visés dans la clause *b*) sont maintenus en état.

Article 20. — *Zones et régions périodiques.*

1. Le capitaine de tout navire doit se conformer aux conditions de chargement qui sont applicables aux zones et régions périodiques, telles qu'elles sont définies dans la convention de 1930 sur les lignes de charge.

2. Lorsqu'un port se trouve sur la ligne de démarcation de deux zones, il doit être considéré comme étant, soit dans la zone que le navire vient de traverser pour l'entrée au port, soit dans celle qu'il doit traverser après son départ.

Article 21. — *Contrôle.*

Pour tout navire présent dans un port, l'inspecteur de la navigation peut prendre les mesures nécessaires, à l'effet de constater que ce navire possède un certificat de franc-bord valable. Si un tel certificat existe à bord, le contrôle consiste seulement à vérifier :

a) Que le navire n'est pas chargé au-delà des limites permises par le certificat, dans les conditions fixées à l'article 20 ;

b) Que la position des lignes de charge sur le navire correspond aux indications portées sur le certificat ;

c) Qu'en ce qui concerne les points visés dans les clauses *a*) et *b*) du paragraphe 3, de l'article 19, le navire n'a pas subi de modifications d'une importance telle qu'il soit manifestement hors d'état de prendre la mer sans danger pour les personnes embarquées.

Article 22. — *Echelles de tirant d'eau.*

Outre ses marques de franc-bord, le navire doit porter, sur l'étrave et sur l'étambot (étambot arrière pour les navires à propulsion mécanique), et d'un bord au moins, une échelle de tirant d'eau correcte, en décimètres, pointée au burin, ou marquée à la soudure, peinte en noir sur fond clair, ou en blanc ou jaune sur fond foncé, et disposée de telle sorte que la partie inférieure de chaque chiffre corresponde au tirant d'eau qu'il indique, mesuré à partir du niveau du dessous de la quille.

TITRE Ier

NAVIRES A PASSAGERS

A. — Navires de première catégorie.

CHAPITRE Ier

Dispositions d'ensemble relatives à la construction de la coque.

SECTION I. — SOLIDITÉ D'ENSEMBLE DE LA COQUE ET CONDITIONS RELATIVES A LA FLOTTABILITÉ

Article 23. — *Prescriptions générales.*

1. La disposition d'ensemble, l'échantillonnage, la construction des éléments principaux de la structure de la coque (fonds, murailles, pont, cloisons, charpente avant et arrière, étrave, étambot, etc.) doivent être réalisés en tenant compte :

a) De la nature et des caractéristiques des matériaux utilisés, de leur mise en œuvre et de leur mode d'assemblage ;

b) Du type du navire, de ses dimensions, de son agencement intérieur, et notamment du nombre et de la disposition des ponts, ainsi que du tirant d'eau maximum prévu pour son exploitation ;

c) Des conditions de cette exploitation et, éventuellement, d'une répartition particulière prévue pour les poids à bords, ainsi que de la catégorie de la navigation.

2. Le tirant d'eau maximum doit, pour être admis, rester compatible avec les valeurs de franc-bord qui résultent de l'application des règles de la convention internationale de 1930 sur les lignes de charge.

3. En ce qui concerne la flottabilité, la stabilité et l'étanchéité de la coque et de ses superstructures, le navire doit répondre aux règles de la convention internationale de 1930 sur les lignes de charge et aux règles de la convention de 1948 sur la sécurité de la vie humaine en mer, telles qu'elles sont explicitées par les chapitres du présent décret.

4. Les règles du présent article s'appliquent, en particulier, à l'échantillonnage de la structure principale du navire, aux superstructures et aux dispositifs de fermeture des ouvertures qui y seront pratiquées :

a) Ainsi qu'à la disposition et à la construction des ouvertures pratiquées dans les ponts de franc-bord et des superstructures, de leurs moyens de fermeture, notamment en ce qui concerne les encaissements des locaux des machines et des chaudières, des panneaux de cale, des descentes, manche à air, etc. ;

b) Et ainsi qu'aux ouvertures pratiquées dans la muraille du navire.

5. La commission centrale de sécurité peut faire référence aux prescriptions de la règle XXXVII de la convention de 1930, qui visent notamment le module de résistance à la flexion d'ensemble de la maîtresse section, et l'échantillonnage des membrures, et s'aider des règles et usages des sociétés de classification agréées.

Article 24. — *Matériaux utilisés.*

Les matériaux doivent être de première qualité et doivent également répondre aux prescriptions du présent décret, ou présenter des caractéristiques équivalentes. Ils sont utilisés suivant des techniques de mise en œuvre et d'assemblage appropriées, de telle manière que l'ensemble de la construction présente une garantie suffisante de solidité pour le service prévu.

SECTION II. — EXAMEN DES PLANS. — VISITES EN COURS DE CONSTRUCTION

Article 25. — *Examen des plans.*

La commission centrale de sécurité examine les plans de construction avant mise en chantier, en vue de s'assurer que le navire possède la solidité requise, en application des prescriptions des articles 23 et 24 de la section I du présent chapitre, compte tenu, notamment, du franc-bord qui lui sera assigné par une société de classification reconnue, en application de l'article 17 de la loi du 6 janvier 1954.

Article 26. — *Visites en cours de construction.*

1. L'inspecteur de la navigation et l'inspecteur mécanicien procèdent, chacun en ce qui le concerne, à des examens, aux différents stades de la construction et au cours des essais exigés, en utilisant à cet effet les plans approuvés par la commission centrale de sécurité et les renseignements fournis par le constructeur.

2. Sous réserve de l'exécution par l'armateur des formalités prescrites à l'article 4, paragraphe A IV de l'arrêté du 17 juin 1954, les navires appelés à recevoir la première cote d'une société de classification agréée, en application de l'article 18 de la loi du 6 janvier 1954, peuvent être dispensés des examens et visites prévus au présent chapitre et à la convention internationale de 1930 sur les lignes de charge.

SECTION III. — AGENCEMENT ET CONSTRUCTION DE LA COQUE

Article 27. — *Prescriptions générales.*

1. Lorsque certains éléments étanches de la charpente intérieure, tels que le double-fond, les cloisons, les ponts, contribuent au compartimentage du navire, leur construction doit répondre aux prescriptions de ce chapitre, en tenant également compte de leur résistance aux efforts locaux et de leur rôle dans la résistance d'ensemble du navire.

2. Lorsque le cloisonnement intérieur et les ponts contribuent, partiellement ou totalement, à la protection contre l'incendie, leur construction doit répondre aux prescriptions du présent décret, en même temps qu'au décret relatif à la protection contre l'incendie du 7 octobre 1954.

Article 28. — *Renforcements locaux.*

Des renforcements suffisants doivent être apportés aux éléments de la structure qui sont susceptibles de supporter des charges locales importantes, ou qui peuvent être soumis éventuellement à des chocs, par suite de leur position ou de leur destination.

Entrent dans cette catégorie :

Les parties de cloisons formant épontillage de la charpente ;

Les cloisons des soutes à charbon, des puits aux chaînes et l'entourage des panneaux de cales à marchandises ;

Les carlingages et attaches des éléments de machines et appareils constituant l'appareil propulsif et des autres installations auxiliaires ou équipement divers, tels qu'auxiliaires de coque, bossoirs d'embarcations, attaches des mâts, etc.

Article 29. — *Fixation des éléments mobiles ou semi-mobiles*

Tous les appareils mobiles ou semi-mobiles, tels que portes battantes de grandes dimensions, objets d'équipement ou d'armement divers susceptibles de provoquer des accidents sous l'effet des mouvements du navire, doivent être installés et fixés de manière qu'ils ne présentent pas de danger pour les personnes.

Article 30. — *Moyens d'évacuation.*

1. Les locaux habités, les locaux de service et les locaux de machines où le personnel est susceptible, en service, de se trouver ou de circuler même temporairement, doivent être pourvus de moyens d'évacuation — escaliers et échelles — assurant la sortie rapide depuis chacun des locaux jusqu'aux postes de rassemblement.

Les moyens normaux établis pour l'accès depuis les postes de rassemblement à un local ou compartiment sont pris en considération comme moyen de retraite.

Les prescriptions suivantes doivent être observées :

a) Sous le pont de cloisonnement, chaque compartiment principal doit être pourvu d'échappées suffisantes aisément accessibles et offrant une retraite qui n'exige pas la traversée de portes étanches ;

b) Au-dessus du pont de cloisonnement, il doit être prévu pour chaque tranche verticale principale d'incendie au moins deux échappées accessibles de chacun des locaux, mentionnés ci-dessus, de cette tranche. L'une d'elles, au moins, doit donner accès à un escalier constituant ainsi une échappée verticale ;

c) Les dispositions, le nombre et les dimensions des escaliers permettant d'assurer une échappée vers l'extérieur et d'accéder aux postes de rassemblement doivent être approuvés par le ministre chargé de la marine marchande.

2. Les locaux susceptibles, dans leur utilisation normale, de contenir plus de cinquante personnes doivent être par ailleurs munis de deux portes d'évacuation au moins, donnant accès à des locaux eux-mêmes suffisamment dégagés pour éviter tout blocage des issues en cas de panique. Le sens d'ouverture des portes doit être autant que possible choisi suivant le sens le plus probable de l'évacuation. Des dispositions appropriées doivent être prises pour signaler de manière apparente les issues de ces locaux (dispositifs luminescents, flèches indicatrices, etc.).

3. Le compartiment de l'appareil propulsif principal doit être pourvu d'au moins une échappée praticable, offrant au personnel un moyen de retraite qui n'exige pas la traversée d'une porte étanche et à laquelle on peut accéder par deux voies aussi éloignées que possible l'une de l'autre à leur départ et distinctes au moins jusqu'au parquet supérieur. Si un autre moyen de retraite est offert au travers d'une porte étanche, une seule voie est exigée ; toutefois, elle doit, au départ, se trouver aussi éloignée que possible de la porte étanche précitée.

4. Dans tout compartiment contenant un générateur de vapeur ou des machines principales à vapeur, il doit exister au moins deux issues, aussi écartées que possible l'une de l'autre. L'une doit être dirigée vers le haut, l'autre doit permettre d'éviter les effets d'une fuite de vapeur dans le haut du compartiment. Cette dernière issue, seule, peut comporter la traversée d'une porte étanche.

5. Tout tunnel de ligne d'arbres doit être pourvu d'une échappée praticable offrant au personnel un moyen de retraite qui n'exige pas la traversée d'une porte étanche.

Article 31. — *Agencement extérieur du navire.*

Le navire doit être équipé de pavois, rambardes, garde-corps, passerelles de circulation, coupées, etc., disposés de manière à faciliter l'exploitation du navire, en garantissant la sécurité du personnel, et répondant aux règles de la convention internationale de 1930 sur les lignes de charge, ainsi qu'aux modalités d'application du chapitre III du titre préliminaire du présent décret et du décret du 14 mars 1955 portant application aux navires des dispositions prévues par la convention n° 32 du bureau international du travail concernant la protection des travailleurs occupés au chargement et au déchargement.

CHAPITRE II

Questions particulières au compartimentage et conditions de stabilité.

Section I. — Lignes de charge de compartimentage

Article 32. — *Trace sur le bordé extérieur.*

Une ligne de charge correspondant au tirant d'eau maximum, qui a été approuvé comme répondant au compartimentage et à la stabilité, est marquée sur le bordé extérieur du navire. S'il existe des espaces spécialement disposés pour servir à volonté soit d'emménagements pour passagers, soit de locaux à marchandises, il peut, à la demande de l'armateur, être tracé sur le bordé extérieur une ou plusieurs lignes de charge additionnelles, correspondant aux différents cas d'exploitation.

Article 33. — *Mentions sur le certificat de sécurité et emplacement de la marque de franc-bord de compartimentage.*

1. Les lignes de charge déterminées doivent être mentionnées sur le certificat de sécurité, en désignant par la notation C_1 celle qui se rapporte au cas où le navire est employé principalement au service des passagers, et par les notations C_2, C_3, etc., celles qui se rapportent aux autres cas.

2. Le franc-bord correspondant à chacune de ces lignes de charge doit être mesuré au même emplacement, et à partir de la même ligne de pont, que les francs-bords déterminés conformément à la convention internationale sur les lignes de charge de 1930 et au chapitre III du titre préliminaire du présent décret.

3. Le franc-bord relatif à chaque ligne de charge approuvée et aux conditions d'exploitation correspondantes doit être clairement indiqué dans le certificat de sécurité.

Article 34. — *Conditions à satisfaire en fonction de la position des marques.*

1. Dans aucun cas une marque de ligne de charge ne peut être placée au-dessus de la ligne de charge maximum en eau salée autorisée en application des prescriptions du chapitre III du titre préliminaire du présent décret et de la convention internationale sur les lignes de charge de 1930.

2. Quelles que soient les positions des marques de lignes de charge, un navire ne doit jamais être chargé de façon à immerger la ligne de charge correspondant à la saison et à la région du globe, tracée conformément à la convention internationale sur les lignes de charge de 1930.

3. Un navire ne doit, en aucun cas, être chargé de telle sorte que, lorsqu'il est en eau salée, la marque de ligne de charge correspondant à la nature de ce voyage particulier et aux conditions de service, se trouve immergée.

Section II. — Définition et détermination des longueurs envahissables

Article 35. — *Prescriptions générales.*

Pour chaque point de la longueur du navire, la longueur envahissable doit être déterminée par une méthode de calcul tenant compte des formes, du tirant d'eau, et des autres caractéristiques du navire considéré.

Article 36. — *Cas d'un pont de cloisonnement continu.*

Pour un navire dont les cloisons principales sont limitées par un pont de cloisonnement continu, la longueur envahissable en un point donné de la longueur du navire, pour une ligne de charge de compartimentage et une répartition de chargement déterminées, est la longueur qu'aurait un compartiment principal dont le milieu coïnciderait avec le point considéré et qui, supposé envahi par l'eau dans les conditions indiquées dans le présent décret, entraînerait une immersion sans gîte et une assiette du navire telles que la flottaison correspondante serait tangente à la ligne de surimmersion et ne couperait celle-ci en aucun point de son tracé.

Article 37. — *Cas d'un pont de cloisonnement non continu.*

Pour un navire n'ayant pas de pont de cloisonnement continu, la longueur envahissable en chaque point peut être déterminée en considérant une ligne de surimmersion continue qui n'est, en aucun point, à moins de 76 mm au-dessous de la partie supérieure du pont (en abord) jusqu'où les cloisonnements et le bordé extérieur sont maintenus étanches.

Article 38. — *Cas où une partie de la ligne de surimmersion est sensiblement au-dessous du pont limitant le cloisonnement de sécurité.*

Si une partie de la ligne de surimmersion considérée est sensiblement au-dessous du pont jusqu'où les cloisonnements sont prolongés, le ministre chargé de la marine marchande peut autoriser des dérogations, dans une certaine limite, portant sur l'étanchéité des parties du cloisonnement qui sont au-dessus de la ligne de surimmersion, et immédiatement au-dessous du pont le plus élevé.

Section III. — Détermination de la perméabilité

Article 39. — *Généralités.*

1. Pour les calculs visés dans la section précédente, les perméabilités prises en considération sont celles des volumes limités à la partie haute par la ligne de surimmersion.

2. Dans la détermination des longueurs envahissables, il est adopté une perméabilité moyenne uniforme pour l'ensemble de chacune des trois régions suivantes du navire, limitées à la partie haute par la ligne de surimmersion :

a) La tranche des machines, comme définie au titre préliminaire (chapitre II, art. 10, § 11) ;

b) La partie du navire à l'avant de la tranche des machines ;

c) La partie du navire à l'arrière de la tranche des machines.

Article 40. — *Tranche des machines.*

1. Pour les navires à vapeur, la perméabilité uniforme moyenne de la tranche des machines est calculée par la formule :

$$80 + \frac{12,5\ (a-c)}{v}$$

dans laquelle :

a = volume des espaces à passagers qui sont situés au-dessous de la ligne de surimmersion et compris dans la tranche des machines, suivant la définition donnée au titre préliminaire (chapitre II, art. 10, § 12) ;

c = volume des entreponts affectés aux marchandises, au charbon ou aux provisions de bord qui sont situés au-dessous de la ligne de surimmersion et compris dans la tranche des machines ;

v = volume total de la tranche des machines au-dessous de la ligne de surimmersion.

2. Pour les navires mus par moteurs à combustion interne, la perméabilité moyenne uniforme est égale à la valeur donnée par la formule précédente, augmentée de 5.

3. Lorsque l'armateur ou le constructeur peut établir, à la satisfaction du ministre chargé de la marine marchande, que la perméabilité moyenne déterminée par un calcul détaillé est moindre que celle qui résulte de la formule de l'alinéa 1 du présent article, on pourra substituer à cette dernière la perméabilité calculée directement.

Pour ce calcul, la perméabilité des espaces affectés aux passagers, définis au titre préliminaire (chapitre II, art. 10, § 12), est prise égale à 95, celle des espaces affectés aux marchandises, au charbon et aux provisions de bord, égale à 60. Celle des autres parties de la tranche des machines, y compris les compartiments du double-fond, les soutes à combustible liquide et autres liquides, est déterminée directement, et les valeurs trouvées sont approuvées dans chaque cas par le ministre chargé de la marine marchande.

Article 41. — *Espaces situés en dehors de la tranche des machines.*

La perméabilité moyenne uniforme sur toute la longueur du navire en avant (ou en arrière) de la tranche des machines est déterminée par la formule :

$$63 + 35\,\frac{a}{v}$$

dans laquelle :

a = volume des espaces à passagers, suivant la définition du titre préliminaire (chap. II, art. 10, § 12), qui sont situés sous la ligne de surimmersion, en avant (ou en arrière) de la tranche des machines ;

v = volume total de la partie du navire au-dessous de la ligne de surimmersion en avant (ou en arrière) de la tranche des machines.

Article 42. — *Cas de dispositions peu usuelles.*

Dans le cas de dispositions peu usuelles, le ministre chargé de la marine marchande peut admettre, ou exiger, le calcul détaillé de la perméabilité moyenne pour les parties situées à l'avant et à l'arrière de la tranche des machines. Afin de permettre ce calcul, la perméabilité des espaces à passagers, tels qu'ils sont définis au titre préliminaire (chap. II, art. 10, § 12), est prise égale à 95, celle des locaux de machines à 80, celle de toutes les soutes à marchandises, à charbon et des magasins à 60, et celle des doubles-fonds, des soutes à combustible et autres liquides à un chiffre qui peut être, dans chaque cas, approuvé par le ministre chargé de la marine marchande.

Article 43. — *Cas où les machines de l'appareil propulsif sont situées dans des compartiments principaux non contigus.*

Dans le cas où les machines de l'appareil propulsif sont placées dans des compartiments principaux non contigus, les espaces intermédiaires séparant ces compartiments sont considérés, du point de vue de la perméabilité, de la même manière que les espaces placés d'une façon normale sur l'avant et sur l'arrière de la tranche des machines.

Article 44. — *Perméabilité des locaux d'entrepont situés dans un compartiment principal.*

Si un compartiment principal renferme, dans un entrepont, un ou plusieurs locaux affectés aux passagers ou à l'équipage, on considérera comme espace à passagers l'ensemble de cette partie de l'entrepont, en déduisant, toutefois, tout compartiment affecté à un autre service.

Si, cependant, l'espace en question, affecté aux passagers ou à l'équipage, est constitué lui-même par un compartiment, on ne comptera que cet espace comme espace à passagers.

SECTION IV. — DÉTERMINATION DE LA LONGUEUR ADMISSIBLE DES COMPARTIMENTS PRINCIPAUX

Article 45.

Les navires doivent être compartimentés aussi efficacement que possible, eu égard à la nature du service auquel ils sont destinés. Le degré de compartimentage doit varier avec la longueur du navire et le service auquel le navire est destiné, de telle manière que le degré de compartimentage le plus élevé corresponde aux plus longs navires essentiellement affectés au transport des passagers.

Article 46. — *Facteur de cloisonnement.*

1. La longueur maximum admissible pour le compartiment ayant son milieu en un point quelconque de la longueur du navire se déduit de la longueur envahissable, en multipliant celle-ci par un facteur approprié, dit facteur de cloisonnement.

2. Le facteur de cloisonnement doit dépendre de la longueur du navire et, pour une longueur donnée, varier selon la nature du service auquel le navire est destiné. Ce facteur doit décroître d'une façon régulière et continue :

a) A mesure que la longueur du navire augmente et,

b) Depuis un facteur A applicable aux navires essentiellement affectés au transport des marchandises, jusqu'à un facteur B applicable aux navires essentiellement affectés au transport des passagers, en appliquant une méthode détaillée aux articles 47 et 48 ci-après.

3. Les variations des facteurs A et B sont données par les formules (I) et (II) suivantes, dans lesquelles L est, en mètres, la longueur du navire définie au titre préliminaire (ch. II, art. 10, § 3) :

$$A = \frac{58,2}{L - 60} + 0,18 \qquad (L = 131 \text{ et au-dessus}) \ldots \text{(I)}.$$

$$B = \frac{30,3}{L - 42} + 0,18 \qquad (L = 79 \text{ et au-dessus}) \ldots \text{(II)}.$$

Article 47. — *Critérium de service.*

1. Pour un navire de longueur donnée, le facteur de cloisonnement approprié est déterminé, ainsi qu'il sera précisé à l'article 48, à l'aide de la valeur du critérium de service (appelé ci-dessous critérium), donné par les formules III et IV ci-après dans lesquelles :

C_s = le critérium ;

L = la longueur du navire, définie au titre préliminaire (chap. II, art. 10, § 3) ;

M = le volume de la tranche des machines défini au titre préliminaire (chap. II, art. 10, § 11), mais en y ajoutant le volume de toutes les soutes permanentes à combustible liquide, situées hors du double fond, et en avant (ou en arrière) de la tranche des machines ; dans le cas où, à la suite d'un accord du ministre chargé de la marine marchande, le double fond placé au droit de l'une de ces soutes est en communication permanente avec la soute, le volume de la soute à ajouter comprendra également celui du double fond correspondant ;

P = le volume total des espaces à passagers, au-dessous de la ligne de surimmersion, d'après la définition au titre préliminaire (chap. II, art. 10, § 12) ;

V = le volume total du navire au-dessous de la ligne de surimmersion ;

P_1 = le produit KN :

N : le nombre de passagers pour lequel le navire est destiné à être autorisé ;

K : 0,056 L, si L et V sont mesurés en mètres et mètres cubes respectivement.

Si la valeur du produit KN est plus grande que la valeur de la somme de P et du volume total réel affecté aux passagers au-dessus de la ligne de surimmersion, on peut adopter, pour la valeur de P_1, le plus grand des deux nombres correspondant à la somme mentionnée ci-desssus, d'une part, et à la valeur de 2/3 de KN, d'autre part.

Si P_1 est plus grand que P, on aura :

$$C_s = 72 \frac{M + 2 P_1}{V + P_1 - P} \quad \text{(III)},$$

et dans les autres cas :

$$C_s = 72 \frac{M + 2 P}{V} \quad \text{(IV)}.$$

2. Dans le cas des navires n'ayant pas de pont de cloisonnement continu, les volumes définis dans le présent article seront limités à la ligne de surimmersion effectivement considérée dans le calcul de la longueur envahissable.

Article 48. — *Prescriptions générales à suivre pour la répartition du cloisonnement principal de sécurité.*

1. Le cloisonnement principal, en arrière de la cloison d'abordage des navires ayant une longueur de 131 mètres et au-dessus, et dont le critérium est au plus égal à 23, doit être déterminé par le facteur A donné par la formule I ; celui de ceux qui ont un critérium au moins égal à 123, par le facteur B donné par la formule II ; enfin, celui de ceux qui ont un critérium compris entre 23 et 123, par un facteur obtenu par interpolation linéaire, à l'aide de la formule :

$$P = A - \frac{(A - B)\ (C_s - 23)}{100} \quad \text{(V)}.$$

Si le facteur F est inférieur à 0,40 et s'il est établi à la satisfaction du ministre chargé de la marine marchande qu'il est pratiquement impossible d'adopter ce facteur pour un compartiment principal de la tranche des machines du navire considéré, le cloisonnement principal de cette tranche peut être déterminé avec un facteur plus élevé, pourvu, toutefois, que ce facteur ne soit pas supérieur à 0,40.

2. Le cloisonnement principal, en arrière de la cloison d'abordage des navires ayant moins de 131 mètres, mais non moins de 79 mètres de longueur, dont le critérium a la valeur S donnée par la formule :

$$S = \frac{3574 - 25\ L}{13} \quad \text{(L en mètres)},$$

doit être déterminé par un facteur égal à l'unité ; celui de ceux dont le critérium est égal ou supérieur à 123, par le facteur B donné par la formule (II) ; enfin, celui de ceux dont le critérium est compris entre S et 123, par un facteur obtenu par interpolation linéaire entre l'unité et le facteur B, au moyen de la formule :

$$F = 1 - \frac{(1 - B)\ (Cs - S)}{123 - S} \quad \text{(IV)}.$$

3. Le cloisonnement principal, en arrière de la cloison d'abordage des navires ayant moins de 131 mètres de longueur, mais non moins de 79 mètres, dont le critérium est moindre que S, et de tous les navires ayant moins de 79 mètres de longueur, doit être déterminé par un facteur égal à l'unité, à moins que, dans l'un ou l'autre cas, il ne soit établi, à la satisfaction du ministre chargé de la marine marchande, qu'il est pratiquement impossible de maintenir ce facteur dans une certaine partie du navire ; dans ce cas, le ministre chargé de la marine marchande peut accorder des tolérances dans la mesure où elles lui paraissent justifiées par les circonstances.

4. Les prescriptions de l'alinéa 3 s'appliquent également, quelle que soit leur longueur, aux navires qui sont prévus pour porter un nombre de passagers dépassant douze, mais ne dépassant pas le plus petit des deux nombres :

$$\frac{L^2}{650} \text{ (en mètres) ou } 50.$$

Section V. — Prescriptions spéciales relatives au cloisonnement principal de sécurité

Article 49. — *Cas où il peut être prévu des lignes de surimmersion séparées.*

Quand, dans une ou plusieurs régions du navire, les cloisons principales sont prolongées jusqu'à un pont plus élevé que sur le reste du navire et qu'on désire bénéficier de cette extension des cloisons en hauteur, on peut, pour calculer la longueur envahissable, utiliser des lignes de surimmersion séparées pour chacune de ces régions du navire, à condition :

a) Que la muraille s'étende sur toute la longueur du navire, jusqu'au pont correspondant à la ligne de surimmersion la plus haute, et que toutes les ouvertures dans le bordé extérieur au-dessous de ce pont, sur toute la longueur du navire, soient considérées comme étant, au regard de la section XI, au-dessous de la ligne de surimmersion.

b) Que les deux compartiments principaux adjacents à la « baïonnette » du pont de cloisonnement soient, chacun, dans les limites de la longueur admissible correspondant à leurs lignes de surimmersion respectives et qu'en outre la somme de leurs longueurs n'excède pas le double de la longueur admissible calculée avec la ligne de surimmersion inférieure.

Article 50. — *Cas où la longueur de deux compartiments principaux adjacents ne dépasse ni la longueur envahissable, ni deux fois la longueur admissible.*

1. La longueur d'un compartiment principal peut dépasser la longueur admissible fixée par les prescriptions de la section IV, pourvu que la longueur de chacune des deux paires des compartiments principaux adjacents, comprenant chacune le compartiment en question, ne dépasse ni la longueur envahissable, ni deux fois la longueur admissible.

2. Si l'un des deux compartiments principaux adjacents est situé dans la tranche des machines et le second en dehors de la tranche des machines, et si la perméabilité moyenne de la portion du navire où le second est situé n'est pas la même que celle de la tranche des machines, la longueur combinée des deux compartiments doit être fixée en prenant pour base la moyenne pondérée des perméabilités des deux portions du navire auquel les compartiments en question appartiennent. Cette pondération est effectuée en tenant compte de la longueur respective des deux compartiments adjacents.

3. Lorsque les deux compartiments principaux adjacents ont des facteurs de cloisonnement différents, la longueur combinée de ces deux compartiments doit être déterminée en adoptant un facteur de cloisonnement dont l'inverse est égal à la moyenne pondérée des inverses des deux facteurs considérés. Cette pondération est effectuée en tenant compte de la longueur respective des deux compartiments adjacents.

Article 51. — *Position de la cloison principale immédiatement en arrière de la cloison d'abordage.*

Pour les navires d'au moins 131 mètres de longueur, une des cloisons principales en arrière de la cloison d'abordage doit être placée à une distance de la perpendiculaire avant au plus égale à la longueur admissible.

Article 52. — *Prescriptions relatives aux niches.*

Une cloison principale peut présenter une niche, pourvu qu'aucun point de la niche ne dépasse, vers l'extérieur du navire, deux surfaces verticales menées de chaque bord, à une distance du bordé égale au cinquième de la largeur du navire définie au titre préliminaire (chap. II, art. 10, § 4), cette distance étant mesurée normalement au plan diamétral du navire et dans le plan de la ligne de charge maximum de compartimentage.

Si une partie d'une niche dépasse les limites ainsi fixées, cette partie est considérée comme une baïonnette et on lui applique les règles de l'article 53.

Article 53. — *Prescriptions relatives aux baïonnettes.*

Une cloison principale peut être à baïonnette, pourvu qu'elle satisfasse à l'une des conditions suivantes :

1. La longueur combinée des deux compartiments séparés par la cloison en question n'excède pas :

a) La plus petite des deux valeurs suivantes si F est inférieur ou égal à 0,9 :

90 p. 100 de la longueur envahissable ;

Deux fois la longueur admissible.

b) La longueur admissible si F est supérieur à 0,9.

2. Un cloisonnement de sécurité supplémentaire est prévu par le travers de la baïonnette, pour maintenir le même degré de sécurité que si la cloison était plane.

3. La longueur du compartiment principal au-dessus duquel s'étend la baïonnette ne dépasse pas la longueur admissible correspondant à une ligne de surimmersion tracée à 76 mm au-dessous de la baïonnette.

Article 54. — *Cloison fictive plane remplaçant les cloisons à baïonnette ou à niche.*

Lorsqu'une cloison principale présente une niche ou une baïonnette, elle est remplacée fictivement, dans la détermination du cloisonnement principal, par une cloison principale plane équivalente à l'égard des volumes placés de part et d'autre de la cloison considérée.

Article 55. — *Distance minimum entre deux cloisons principales successives.*

Si la distance entre deux cloisons principales successives, ou entre les cloisons planes équivalentes, ou enfin la distance entre deux plans verticaux passant par les points les plus rapprochés des baïonnettes, s'il y en a, est inférieure à la plus petite des deux longueurs 3,05 mètres, plus 3 p. 100 de la longueur du navire, ou 10,67 mètres, une seule de ces cloisons est acceptée comme faisant partie du cloisonnement du navire, tel qu'il est prescrit par la section IV.

Article 56. — *Cas où il peut être tenu compte d'un compartimentage supplémentaire du compartiment principal dans le calcul de la longueur admissible.*

Lorsqu'un compartiment principal est lui-même compartimenté, s'il peut être établi à la satisfaction du ministre chargé de la marine marchande que, dans l'hypothèse d'une avarie s'étendant sur la plus petite des deux longueurs 3,05 mètres, plus 3 p. 100 de la longueur du navire, ou 10,67 mètres, l'ensemble du compartiment principal n'est pas envahi, une augmentation proportionnelle de la longueur admissible peut être accordée par rapport à celle qui est calculée sans tenir compte du compartimentage supplémentaire.

Dans ce cas, le volume de la réserve de flottabilité supposé intact du côté opposé à l'avarie ne doit pas être supérieur à celui qui est supposé intact du côté de l'avarie.

SECTION VI. — STABILITÉ DES NAVIRES EN CAS D'AVARIE.

Article 57. — *Prescriptions générales relatives à la stabilité minimum en cas d'avarie.*

1. Il devra être prévu, pour le navire intact, dans les diverses conditions d'exploitation, une stabilité telle qu'après envahissement d'un compartiment principal quelconque, tel qu'il est pris en considération dans les calculs de compartimentage, le navire, au stade final de l'envahissement, puisse satisfaire aux conditions définies ci-dessous.

2. Lorsque deux compartiments principaux adjacents sont séparés par un cloisonnement avec baïonnette répondant aux prescriptions de l'article 53 (§ 1), la stabilité à l'état intact doit être telle que le navire satisfasse à ces conditions avec les deux compartiments principaux adjacents supposés envahis.

3. Lorsque le facteur de cloisonnement exigible est égal à 0,5, ou inférieur à ce chiffre, la stabilité à l'état intact doit être telle que le navire satisfasse à ces conditions avec deux compartiments principaux adjacents quelconques envahis.

Article 58. — *Règles concernant les calculs de stabilité.*

1. La stabilité minimum requise suivant l'article 57 est déterminée, dans les différents cas, par des calculs établis selon les hypothèses conventionnelles précisées dans les articles 59 et 60, en vue de satisfaire aux conditions fixées à l'article 62. Ces calculs doivent tenir compte des proportions et des caractéristiques de base du navire, ainsi que de la disposition et de la configuration des compartiments ayant subi une avarie.

Les résultats de ces calculs de stabilité ne sont considérés comme satisfaisants que s'ils sont confirmés, d'une manière jugée acceptable par le ministre chargé de la marine marchande, par le résultat de l'expérience de stabilité et d'assiette prévue à l'article 116.

Parmi les conditions normales d'exploitation qui peuvent être envisagées on doit retenir, pour l'exécution de ces calculs, celles qui conduisent aux résultats les moins favorables du point de vue de la stabilité.

2. Lorsqu'il est proposé d'installer des ponts, des doubles coques ou des cloisons longitudinales qui, sans être étanches, sont de nature à retarder l'envahissement de l'eau, le ministre chargé de la marine marchande doit donner accord sur la mesure dans laquelle ces dispositions sont de nature à influencer les résultats des calculs, notamment en ce qui concerne la dissymétrie de l'envahissement et l'influence des flottabilités intactes et carènes liquides qui peuvent exister à différents niveaux.

Article 59. — *Perméabilités conventionnelles à adopter.*

Pour le calcul de la stabilité en cas d'avarie, on admet que les perméabilités de volume et de surface ont la même valeur pour un même compartiment étanche. Elles sont fixées aux valeurs ci-dessous pour les espaces suivants :

Espaces.	Perméabilités.
Occupés par les marchandises, le charbon ou les magasins	60
Occupés par les locaux habités	95
Occupés par les machines	85
Destinés aux liquides	0 ou 95

en choisissant, pour les deux derniers nombres, celui qui entraîne les exigences les plus sévères, étant entendu que l'hypothèse ainsi faite correspond bien à une situation possible dans le cas d'exploitation considéré.

Article 60. — *Dimensions de l'avarie conventionnelle à envisager.*

On suppose que les dimensions minima de l'avarie considérée sont les suivantes :

a) Etendue longitudinale : la plus petite des deux valeurs, 3,05 mètres, plus 3 p. 100 de la longueur du navire, ou 10,67 mètres ;

b) Etendue transversale (mesurée de la muraille du navire vers l'intérieur, et perpendiculairement au plan diamétral, au niveau de la ligne de charge maximum de compartimentage) : une distance d'un cinquième de la largeur du navire, telle que définie au titre préliminaire (chap. II, art. 10, § 4) ;

c) Etendue verticale : de la face supérieure du double fond jusqu'à la ligne de surimmersion ;

d) Si une avarie d'une étendue inférieure à celle indiquée dans les alinéas précédents (*a*, *b* et *c*) conduit à des résultats moins favorables du point de vue de la stabilité après avarie, notamment en ce qui concerne la bande et le bras de levier de redressement, ou le module de stabilité résiduelle si le navire reste droit, une telle avarie est adoptée comme l'une des hypothèses parmi celles servant de base aux calculs précités.

Article 61. — *Traverses d'équilibrage.*

1. L'effet d'un envahissement dissymétrique doit être réduit au minimum, grâce à des dispositions convenables. Lorsque des traverses d'équilibrage sont prévues, leur disposition, ainsi que la valeur de la bande maxima avant équilibrage, doivent être acceptées par le ministre chargé de la marine marchande.

2. Ces traverses doivent avoir un parcours aussi direct que possible et doivent rester dans le compartiment principal où se trouvent les compartiments étanches qu'elles desservent et, à moins d'impossibilité reconnue, sont placées au-dessus du plafond du double fond. Il peut être éventuellement prévu un piquage muni d'un sectionnement normalement fermé, reliant chaque traverse au collecteur de transfert.

3. Leurs sectionnements, si elles en comportent, doivent être manœuvrables d'un endroit accessible qui, dans l'hypothèse d'avarie impliquant l'usage de ces traverses, n'est pas susceptible d'être envahi.

4. Leur section, ainsi que celle des tuyaux d'air, seront déterminées de telle manière que la manœuvre de redressement du navire puisse être effectuée dans un temps jugé satisfaisant par le ministre chargé de la marine marchande.

5. On doit disposer de moyens de sondage efficaces, accessibles du dessus de la ligne de surimmersion, afin de vérifier le niveau du liquide dans les compartiments desservis.

Article 62. — *Prescriptions relatives à la valeur du module de stabilité et de la bande, en cas d'envahissement.*

Le navire, dans sa situation définitive après avarie, et après que les mesures d'équilibrage ont été prises, doit satisfaire aux conditions suivantes :

a) En cas d'envahissement symétrique, le module de stabilité résiduelle doit être positif, sauf dans des cas particuliers pour

lesquels le ministre chargé de la marine marchande a la faculté d'accepter un module de stabilité négatif (navire droit) pourvu que la bande qui en résulte soit inférieure à sept degrés.

b) Dans le cas d'un envahissement dissymétrique, la bande totale ne doit pas excéder sept degrés, sauf dans certains cas spéciaux pour lesquels le ministre chargé de la marine marchande peut autoriser une bande supplémentaire résultant de l'envahissement dissymétrique pourvu que, en aucun cas, la bande totale dans la situation définitive n'excède quinze degrés.

c) Aucune partie de la ligne de surimmersion ne doit être immergée dans la situation définitive. S'il est considéré comme probable que, compte tenu de la bande et de l'assiette, certaines parties de la ligne de surimmersion peuvent se trouver immergées au cours d'un stade intermédiaire de l'envahissement, le ministre chargé de la marine marchande peut exiger toutes études et dispositions qu'il juge nécessaires pour la sécurité du navire, notamment en ce qui concerne les ouvertures sur bordé et les moyens de redressement.

Article 63. — *Eléments d'informations à donner au capitaine.*

1. Le capitaine doit être pourvu des données nécessaires pour assurer, dans les conditions d'exploitation, une stabilité à l'état intact suffisante pour permettre au navire de satisfaire aux conditions ci-dessus, dans les hypothèses d'avarie les plus défavorables restant dans le cadre défini plus haut. Son attention doit être attirée sur les hypothèses de base adoptées pour les calculs de stabilité en cas d'avarie.

2. Dans le cas de navires pourvus de traverses d'équilibrage, le capitaine du navire doit être informé des conditions relatives à la stabilité pour lesquelles les calculs de la bande ont été effectués, et il doit être averti de ce que, si le navire se trouve à l'état intact dans des conditions moins avantageuses, il peut prendre une bande trop importante en cas d'avarie.

Articles 64. — *Dérogations.*

1. Une demande de dérogations aux exigences concernant la stabilité en cas d'avarie ne peut être prise en considération que s'il est démontré que, quelles que soient les mesures prises, le module de stabilité du navire intact qu'il serait nécessaire de réaliser pour satisfaire aux prescriptions précitées est excessif ou incompatible avec les autres conditions d'exploitation.

2. Des dérogations aux prescriptions relatives à la stabilité en cas d'avarie ne sont accordées que dans des cas exceptionnels, et sous réserve que le ministre chargé de la marine marchande estime que les proportions, les dispositions et autres caractéristiques du navire susceptibles d'être pratiquement et raisonnablement adoptées dans les circonstances particulières d'exploitation propres au navire sont les plus favorables du point de vue stabilité en cas d'avarie.

SECTION VII. — CLOISONS D'EXTRÉMITÉS, CLOISONS LIMITANT LA TRANCHE DES MACHINES, TUNNELS DES LIGNES D'ARBRES, ETC.

Article 65. — *Prescriptions relatives à la cloison d'abordage.*

1. Un navire doit être pourvu d'une cloison de coqueron avant, ou d'abordage, qui doit être étanche, jusqu'au pont de cloisonnement. Cette cloison doit être placée à une distance de la perpendiculaire avant égale au moins à 5 p. 100 de la longueur du navire et, au plus, à 3,05 mètres plus 5 p. 100 de la longueur du navire.

2. S'il existe, à l'avant, une longue superstructure, une cloison étanche aux intempéries doit être établie au-dessus de la cloison d'abordage, entre le pont de cloisonnement et le pont situé immédiatement au-dessus. Le prolongement de la cloison d'abordage peut ne pas être placé directement au-dessus de celle-ci, pourvu que ce prolongement soit à une distance de la perpendiculaire avant au moins égale à 5 p. 100 de la longueur du navire, et que la partie du pont de cloisonnement qui forme baïonnette soit effectivement étanche aux intempéries.

Article 66. — *Cloison de coqueron arrière et cloisons limitant la tranche des machines.*

Il y aura également une cloison de coqueron arrière et des cloisons séparant la tranche des machines, telle qu'elle est définie au titre préliminaire (chap. II, art. 10, § 11), des espaces à passagers et à marchandises situées à l'avant et à l'arrière ; toutes ces cloisons doivent être construites d'une manière étanche jusqu'au pont de cloisonnement. Toutefois, la cloison du coqueron arrière peut être arrêtée au-dessous de ce pont, pourvu que le degré de sécurité du navire, en ce qui concerne le cloisonnement principal de sécurité et la stabilité en cas d'avarie, réponde aux conditions des sections V et VI.

Article 67. — *Dispositions des tubes de sortie d'arbres.*

Dans tous les cas, les tubes de sortie d'arbres arrière doivent être enfermés dans des compartiments de volume modéré. Des presses-étoupes arrière doivent être placés dans un ou plusieurs tunnels étanches, ou dans un autre compartiment séparé de celui des tubes de sortie d'arbres arrière, et de volumes assez réduits pour que leur envahissement par une fuite du presse-étoupe n'immerge la ligne de surimmersion en aucune de ses parties. Sauf dérogation accordée par le ministre chargé de la marine marchande, ce presse-étoupe ne doit pas être placé directement dans le compartiment principal des machines.

SECTION VIII. — DOUBLES FONDS

Article 68. — *Prescriptions relatives à l'extension longitudinale du double fond.*

1. Les navires dont la longueur est au moins égale à 61 mètres, et inférieure à 76 mètres, doivent être pourvus d'un double fond s'étendant au moins depuis l'avant de la tranche des machines, jusqu'à la cloison du coqueron avant, ou aussi près que pratiquement possible de cette cloison.

Les navires dont la longueur est au moins égale à 76 mètres, et inférieure à 100 mètres, doivent être pourvus de doubles fonds, au moins en dehors de la tranche des machines. Ces doubles fonds doivent s'étendre jusqu'aux cloisons des coquerons avant et arrière, ou aussi près que possible de ces cloisons.

3. Les navires dont la longueur est égale, ou supérieure, à 100 mètres, doivent être pourvus d'un double fond, sur la longueur du navire entre les cloisons des coquerons avant et arrière, ou aussi près que possible pratiquement de ces cloisons.

Article 69. — *Prescriptions relatives à l'extension latérale du double fond.*

1. Là où le double fond est exigé, il doit se prolonger en abord, vers la muraille, de manière à protéger le fond du navire dans la région des bouchains. Cette protection sera considérée comme satisfaisante, si aucun point de la ligne d'intersection de la tôle de côté avec la bordé extérieur ne vient au-dessous d'un plan horizontal passant par le point tracé hors membres, où le couple milieu est coupé par une droite inclinée à 25° sur l'horizontale, et menée par le sommet inférieur correspondant du rectangle circonscrit à la maîtresse section.

2. Quand il existe des doubles coques et des doubles fonds contigus une séparation étanche doit être réalisée entre les compartiments du double fond et de la double coque.

Article 70. — *Prescriptions relatives aux puisards.*

1. Les petits puisards établis dans les doubles fonds, pour recevoir les aspirations des pompes de cale, ne doivent pas être plus profonds qu'il n'est nécessaire et, en tout les cas, ils ne doivent pas être à moins de 457 millimètres du bordé extérieur, ni du bord intérieur de la tôle de côté.

2. Des puisards de plus grandes dimensions, ainsi que des caisses de retour d'huile, logés dans les doubles fonds, peuvent être installés, à condition que leur nombre et leur importance soient réduits au minimum compatible avec les nécessités de l'exploitation et que, par ailleurs, ils satisfassent aux conditions précitées.

Dans le cas où il n'en serait pas ainsi, les dispositions proposées doivent être soumises, avec toutes justifications utiles, à l'approbation du ministre chargé de la marine marchande.

3. Des puisards allant jusqu'au bordé sont autorisés, à l'extrémité arrière des tunnels d'arbres des navires à hélice, dans la mesure où les conditions de construction et nécessités d'entretien du double fond dans cette région le justifient, et sous réserve que des puisards restent logés dans les tunnels ou compartiments dans lesquels se trouvent les presse-étoupes arrière des lignes d'arbres.

Article 71. — *Cas particuliers où il n'est pas exigé de double fond.*

Il n'est pas exigé d'installer un double fond par le travers des compartiments de dimensions moyennes, utilisés exclusivement pour le transport des liquides si, suivant l'opinion du ministre chargé de la marine marchande, la sécurité du navire dans le cas d'une avarie du fond ou du bordé, dans la région correspondante, reste compatible avec les prescriptions des articles relatifs au cloisonnement principal de sécurité (section V) et à la stabilité (section VI) en cas d'avarie.

Article 72. — *Subdivision du double fond.*

1. Des séparations transversales étanches doivent être prévues à l'intérieur des doubles fonds et, autant que possible, dans le prolongement des cloisons de sécurité. Il n'est cependant pas exigé que ces séparations transversales existent à l'intérieur des quilles tubulaires ; celles-ci ne pourront toutefois pas s'étendre sur l'avant, au-delà de la cloison principale placée immédiatement sur l'arrière de la cloison d'abordage.

2. Les compartiments du double fond, qui reçoivent de l'eau pour l'alimentation des chaudières ou pour le service du bord doivent être subdivisés par une cloison longitudinale étanche, placée dans l'axe du navire lorsque leur largeur maximum mesurée sur le plafond, au milieu de leur longueur, est supérieure aux deux tiers de la largeur du navire au milieu. La cloison dans l'axe peut être remplacée par deux cloisons longitudinales placées de part et d'autre de l'axe.

3. Si ces compartiments sont dispensés, en raison de leurs dispositions, de cloisonnement longitudinal étanche, mais s'ils ont plus de 9,15 mètres de largeur, ils doivent être munis d'une cloison diaphragme dans l'axe, ou de cloisons diaphragmes de part et d'autre de l'axe.

4. Les compartiments du double fond et les compartiments hors du double-fond, destinés à recevoir du lest liquide, doivent être munis d'une cloison diaphragme placée dans l'axe, ou de cloisons diaphragmes de part et d'autre de l'axe, lorsque la largeur maximum de la section transversale placée au milieu de leur longueur dépassera 9,15 m.

5. Les dispositions spéciales applicables aux compartiments destinés à recevoir du combustible liquide font l'objet des trois articles relatifs aux « Dispositions particulières applicables aux combustibles des 3e, 2e et 1er groupe » du décret sur les installations de machines.

Article 73. — *Prescriptions relatives aux trous d'homme.*

Le nombre des trous d'homme prévus pour l'accès des compartiments du double fond doit être réduit au minimum compatible avec la disposition de ces compartiments et les nécessités du service et de l'entretien. Les couvercles des trous d'homme doivent être d'une construction robuste et étanche ; ils doivent être soustraits, par une protection suffisante, du contact direct de la cargaison et du charbon, s'il y a lieu.

SECTION IX. — CONSTRUCTION ET ÉPREUVES INITIALES DU CLOISONNEMENT DE SÉCURITÉ

Article 74. — *Prescriptions générales relatives à la construction.*

Les cloisons et éléments de ponts constituant le cloisonnement de sécurité du navire, qu'ils soient disposés transversalement, longitudinalement ou horizontalement, doivent être construits de manière à pouvoir supporter, avec une marge de résistance convenable, la pression correspondant à une colonne d'eau s'élevant jusqu'à la ligne de surimmersion par le travers de chacun des éléments considérés.

Article 75. — *Prescriptions particulières relatives à la construction.*

1. En particulier, les baïonnettes et niches pratiquées dans les cloisons doivent être étanches et présenter la même résistance que les parties avoisinantes de la cloison.

2. Quand des membrures et montants, ou barrots, traversent un élément de pont étanche, ou un élément de cloison étanche, l'étanchéité de cet élément de pont ou de cloison doit être réalisée par une structure appropriée, sans emploi de bois ou de ciment.

Article 76. — *Prescriptions générales relatives aux essais.*

L'essai par remplissage des compartiments principaux n'est pas obligatoire. Il doit être procédé à un examen complet des cloisons et éléments de ponts étanches ; cet examen doit comprendre, dans tous les cas, un essai à la lance, à moins que l'élément de cloison ou pont examiné ne soit contigu à un compartiment qui, par application des prescriptions qui suivent, doit faire l'objet d'un essai d'étanchéité par remplissage.

Article 77. — *Prescriptions particulières relatives aux essais.*

1. Le coqueron avant, les doubles fonds (y compris les quilles tubulaires) et les doubles coques doivent être soumis à une épreuve par remplissage, sous une hauteur d'eau limitée à la ligne de surimmersion, et mesurée à l'endroit du compartiment où cette hauteur est la plus élevée.

2. Les compartiments qui doivent contenir des liquides, et qui contribuent au compartimentage du navire, doivent être éprouvés, pour vérification de l'étanchéité, sous une charge d'eau correspondant soit à la ligne de charge maximum autorisée, soit aux deux tiers du creux mesuré depuis le dessus de la quille jusqu'à la ligne de surimmersion, par le travers du compartiment, en prenant la plus grande de ces charges ; toutefois, la hauteur de charge au-desssus du plafond ne doit être, en aucun cas, inférieure à 0,92 m.

Article 78. — *Signification des essais prévus à l'article 77.*

Les essais mentionnés à l'article 77 ont pour but de vérifier que les dispositions structurales de cloisonnement sont étanches à l'eau, et ne doivent pas être considérés comme sanctionnant l'aptitude d'un compartiment quelconque à recevoir des combustibles liquides, ou à être utilisé à d'autres usages particuliers pour lesquels un essai d'un caractère plus sévère peut être exigé, compte tenu de la hauteur que le liquide peut atteindre dans le compartiment considéré ou dans les tuyautages qui le desservent.

L'article relatif aux « Essais et épreuves des compartiments ou caisses destinés à contenir du combustible liquide », du décret sur les installations de machines, définit en particulier les essais auxquels doivent être soumis les compartiments destinés à recevoir les combustibles liquides.

SECTION X. — OUVERTURE DANS LE CLOISONNEMENT DE SÉCURITÉ

Article 79. — *Prescriptions générales.*

1. Le nombre des ouvertures pratiquées dans le cloisonnement de sécurité doit être réduit au minimum compatible avec les dispositions générales et les besoins de l'exploitation du navire ; ces ouvertures doivent être pourvues de dispositifs de fermeture étanche satisfaisants.

2. Si des tuyautages, dalots, câbles électriques, etc. traversent le cloisonnement de sécurité, des dispositions doivent être prises pour maintenir l'intégrité de l'étanchéité des éléments de cloisons ou de pont intéressés.

3. Il ne doit exister, sur le cloisonnement de sécurité, ni vanne, ni robinet ne faisant pas partie d'un ensemble de tuyautages.

Article 80. — *Emplacements où les portes, trous d'homme, ouvertures d'accès sont interdits.*

Il ne doit exister ni porte, ni trou d'homme, ni aucune ouverture d'accès :

a) Dans la cloison d'abordage, au-dessous de la ligne de surimmersion ;

b) Dans les éléments de cloison principale séparant un local à marchandises d'un autre local à marchandises contigu, ou d'une soute à charbon permanente ou de réserve, sauf exceptions spécifiées à l'article 86.

Article 81. — *Traversée de la cloison d'abordage par des tuyautages.*

1. Sauf dans les cas prévu au paragraphe 2 du présent article, on peut faire traverser la cloison d'abordage, au-dessous de la ligne de surimmersion, par un tuyau au plus, pour le service du liquide contenu dans le coqueron avant, pourvu que ce tuyau soit muni d'un sectionnement à vis, manœuvrable manuellement d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement et dont le corps est fixé à la cloison d'abordage à l'intérieur du coqueron avant.

2. Si le coqueron avant est divisé pour recevoir simultanément deux espèces de liquides différents, le ministre chargé de la marine marchande peut autoriser la traversée de la cloison d'abordage, au-dessous de la ligne de surimmersion, par deux tuyaux, sous réserve que chacun d'eux satisfasse aux prescriptions du paragraphe 1. Il faudra démontrer, par ailleurs, que l'installation de ce deuxième tuyautage est pratiquement nécessaire et que, compte tenu du cloisonnement supplémentaire prévu dans le coqueron avant, la sécurité du navire demeure assurée.

Article 82. — *Portes étanches sur les cloisons de séparation des soutes à charbon permanentes et des soutes de réserve.*

1. Les portes étanches, dans les cloisons séparant les soutes permanentes des soutes de réserve, doivent être toujours accessibles, sauf toutefois en ce qui concerne les portes des soutes d'entrepont, qui peuvent faire l'objet de l'exception prévue à l'article 85 (§ 4).

2. Des dispositions satisfaisantes doivent être prises au moyen d'écrans, ou autrement, pour éviter que le charbon n'empêche la fermeture des portes étanches des soutes à charbon.

Article 83. — *Portes étanches des locaux de la tranche des machines.*

1. Dans les locaux de machines de la tranche des machines, il ne doit exister, au plus, qu'une porte de communication sur chaque cloison principale, exception faite des portes des soutes à charbon et des tunnels de lignes d'arbres.

2. Ces portes doivent être à glissières et placées de manière que leurs seuils se trouvent situés aussi haut qu'il est pratiquement possible.

3. La commande à main, pour la manœuvre de ces portes à partir d'un point se trouvant au-dessus du pont de cloisonnement, doit être située à l'extérieur de la tranche des machines à condition toutefois que cet aménagement soit compatible avec une disposition satisfaisante du mécanisme de manœuvre.

Article 84. — *Types et classes de portes étanches.*

1. Les portes étanches doivent être du type à glissières ou du type à charnières. Des portes de type équivalent peuvent être admises, à l'exclusion des portes constituées par des panneaux boulonnés ou des portes se fermant par la seule gravité ou par la seule action d'un poids.

2. Les portes à glissières peuvent être :

Soit à simple commande manuelle ;

Soit mues par sources d'énergie en plus de la commande manuelle.

3. Les portes étanches autorisées peuvent ainsi être rangées dans trois classes :

Classe 1 : Portes à charnières ;

Classe 2 : Portes à glissières à commande manuelle ;

Classe 3 : Portes à glissières mues par sources d'énergie en plus de la commande manuelle.

Sauf stipulations contraires, toute porte d'une classe donnée peut être remplacée par une porte de la classe portant un numéro plus élevé.

4. Les portes à charnières (classe 1) doivent être pourvues de dispositifs de fermeture à serrage rapide manœuvrables de chaque côté de la cloison, tels que, par exemple, des tourniquets.

5. Les portes à glissières à commande manuelle (classe 2) peuvent être à déplacement vertical ou horizontal. Le mécanisme doit pouvoir être manœuvré sur place, des deux côtés et, en outre, d'un point accessible situé au-dessus du pont de cloisonnement, par un mouvement de manivelle à rotation continue, ou par un mouvement alternatif présentant les mêmes garanties de sécurité, d'un type approuvé par le ministre chargé de la marine marchande.

Des dérogations à la manœuvre des deux côtés sont admises, lorsqu'il est justifié qu'il existe dans chaque compartiment au moins une porte étanche dont le mécanisme est situé à l'intérieur de ce compartiment ou que, comme dans le cas de portes de tunnels de lignes d'arbres, sa mise en place est pratiquement impossible du fait de la disposition des locaux.

6. Les portes à glissières mues par sources d'énergie (classe 3) peuvent être à déplacement vertical ou horizontal.

La manœuvre doit être faite d'un point accessible situé au-dessus du pont de cloisonnement ; le mécanisme doit être disposé de manière à permettre la commande des portes sur place, des deux côtés, au moyen des mêmes sources d'énergie. La porte devra se refermer automatiquement si, après avoir été fermée du poste de manœuvre supérieur, elle est ouverte sur place. De même, il doit exister sur place un moyen de la maintenir fermée, sans qu'elle puisse être ouverte par le poste de manœuvre supérieur. Des poignées de manœuvre locale, communiquant avec le mécanisme mu par sources d'énergie, doivent être prévues de chaque côté de la cloison, et doivent être disposées de telle façon qu'une personne passant par la porte puisse maintenir les deux poignées dans la position d'ouverture et ne puisse pas, par contre, faire fonctionner involontairement le système de fermeture.

Les portes à glissières mues par sources d'énergie doivent être munies d'une commande à main manœuvrable de la porte elle-même et, en outre, d'un point accessible au-dessus du pont de cloisonnement par un mouvement de manivelle à rotation continue ou par un mouvement alternatif, présentant les mêmes garanties de sécurité, d'un type approuvé par le ministre chargé de la marine marchande.

Des dispositions doivent être prises pour avertir par un signal sonore que le mouvement de fermeture de la porte est amorcé et va se continuer jusqu'à fermeture complète. La durée de la fermeture de la porte doit être suffisante pour assurer la sécurité.

Il doit y avoir au moins deux sources d'énergie indépendantes capables d'assurer l'ouverture et la fermeture de toutes les portes desservies. Chacune d'elles doit être suffisante pour assurer la manœuvre simultanée de toutes les portes.

Ces deux sources doivent être contrôlées d'une station centrale qui comporte tous indicateurs nécessaires permettant de vérifier que chacune des deux sources d'énergie prévues est capable d'assurer le service requis d'une manière satisfaisante.

Cette station centrale de contrôle des sources d'énergie doit être placée au-dessus du pont de cloisonnement.

Dans le cas de manœuvre hydraulique :

a) Une des sources d'énergie doit être constituée par un accumulateur constamment maintenu en charge et d'une capacité telle qu'il permette simultanément, au moins une fois, l'ouverture et la fermeture de toutes les portes étanches ;

b) Le fluide utilisé doit rester incongelable pour les températures susceptibles d'être rencontrées par le navire durant son service.

7. Les portes étanches de toutes classes doivent être munies d'indicateurs d'ouverture permettant de vérifier, de tous les postes de manœuvre d'où ces portes ne sont pas visibles, si elles sont ouvertes ou fermées.

Dans le cas où l'une quelconque des portes étanches, quelle qu'en soit la classe, n'est pas disposée pour pouvoir être fermée d'un poste central de manœuvre, il doit être prévu un moyen de communication directe mécanique, électrique, téléphonique, ou tout autre moyen approprié permettant à l'officier chargé de la veille d'entrer rapidement en communication avec la personne chargée, d'après des consignes préétablies, de fermer la porte en question.

Article 85. — *Classes exigées pour les portes étanches suivant leur emplacement.*

1. Des portes étanches à charnières (classe 1) peuvent être admises dans les parties du navire affectées aux passagers et à l'équipage, ainsi que dans les locaux de service, à condition qu'elles soient placées au-dessus d'un pont dont la surface inférieure, à son point le plus bas en abord, se trouve au moins à 2,13 mètres au-dessus de la ligne de charge maximum autorisée.

2. Les portes étanches dont le seuil est situé au-dessus de la ligne de charge maximum et au-dessous de la ligne définie au paragraphe précédent doivent être du type à glissières et peuvent être à commande manuelle (classe 2). L'emploi de sources d'énergie est cependant exigé pour la manœuvre des portes établies au passage des conduits des cales frigorifiques et conduits de ventilation ou de tirage forcé, si ces conduits traversent plus d'un cloisonnement principal de sécurité.

3. Les portes étanches devant être à certains moments ouvertes à la mer, et dont le seuil est situé au-dessous de la ligne de charge maximum autorisée, doivent être à glissières. Les règles suivantes doivent être appliquées :

A) Si le nombre de ces portes — compte non tenu de celles des entrées des tunnels des lignes d'arbres ou conduits de ventilation ou de tirage forcé — excède 5, toutes ces portes, ainsi que celles des entrées des tunnels des lignes d'arbres ou conduits de ventilation ou de tirage forcé doivent être manœuvrées au moyen de sources d'énergie (classe 3) et pouvoir être fermées simultanément d'un poste central de manœuvre situé sur la passerelle.

B) Si ce nombre n'excède pas 5 :

a) Si le critérium n'excède pas 30, toutes les portes précitées peuvent être manœuvrées à la main seulement (classe 2) ;

b) Si le critérium excède 30, elles doivent être manœuvrées au moyen de sources d'énergie (classe 3).

C) Sur tout navire, quel que soit son critérium de service, s'il n'y a, compte non tenu des portes des entrées des tunnels des lignes d'arbres, des conduits de ventilation ou de tirage forcé, qu'une seule porte étanche et qu'en outre celle-ci se trouve placée dans les locaux de machines de la tranche des machines, le ministre chargé de la marine marchande peut autoriser l'emploi de la manœuvre à main seulement pour toutes les portes précitées.

4. S'il existe entre les soutes à charbon dans les entreponts, au-dessous du pont de cloisonnement, des portes étanches à glissières qui doivent, à la mer, être occasionnellement ouvertes pour la manipulation du charbon, l'emploi de sources d'énergie est exigé pour la manœuvre de ces portes. L'ouverture et la fermeture doivent être mentionnées au journal de bord.

Article 86. — *Cas particulier des portes d'entrepont maintenues fermées à la mer.*

Dans le cas où l'armateur peut certifier que l'installation de portes présente le caractère d'une nécessité absolue, des portes étanches de construction satisfaisante peuvent être admises sur les cloisons étanches d'entrepont des locaux à marchandises, au niveau le plus élevé compatible avec leur utilisation pratique.

Ces portes peuvent être du type à charnières ou du type roulantes ou coulissantes, étant entendu que ces dernières ne comportent pas de commande à distance. Les bords verticaux extérieurs de ces portes ne doivent pas être situés à une distance du bordé extérieur inférieure à un cinquième de la largeur du navire, telle qu'elle est définie au titre préliminaire (chap. II, art. 10, 4), cette distance étant mesurée perpendiculairement au plan longitudinal de symétrie du navire, au niveau de la ligne de charge maximum autorisée.

Ces portes doivent être fermées avant le départ et maintenues fermées pendant la navigation ; les heures de leur ouverture, à l'arrivée au port, et de leur fermeture avant le départ du port, doivent être inscrites au journal du bord. Si l'une quelconque de ces portes demeure accessible en cours de voyage, elle doit comporter un dispositif tel que nul ne puisse l'ouvrir sans l'autorisation du capitaine. Lorsqu'il existe des portes de cette nature, leur nombre et le détail de leur disposition font l'objet d'un examen spécial par le ministre chargé de la marine marchande.

Article 87. — *Panneaux métalliques démontables.*

L'emploi de panneaux métalliques démontables fixés sur le cloisonnement principal de sécurité n'est toléré que dans la tranche des machines. Ces panneaux doivent toujours être en place avant l'appareillage ; il ne peuvent être enlevés à la mer, si ce n'est en cas d'impérieuse nécessité. Les précautions nécessaires doivent être prises au remontage, pour rétablir l'étanchéité du joint.

Article 88. — *Tambours et tunnels et autres conduits ou tuyautages intéressant le cloisonnement de sécurité.*

1. Si des tambours ou tunnels reliant les logements du personnel aux locaux des machines ou de service, ou disposés pour renfermer des tuyautages, ou pour tout autre but, sont ménagés à travers le cloisonnement principal de sécurité, ces tambours ou tunnels doivent être étanches, et satisfaire aux prescriptions des articles 110 et 111 ci-après.

2. L'accès à l'une au moins des extrémités de ces tunnels ou tambours, si du personnel peut s'y trouver même temporairement à la mer, doit être réalisé par un puits étanche d'une hauteur suffisante pour que son débouché se trouve placé au-dessus de la ligne de surimmersion sans traversée de porte étanche. L'accès à l'autre extrémité peut se faire par une porte étanche, dont le type est déterminé suivant les prescriptions qui précèdent, compte tenu de son emplacement dans le navire.

3. Aucun de ces tunnels ou tambours ne doit traverser la cloison principale située immédiatement en arrière de la cloison d'abordage.

4. Lorsqu'il est prévu des tunnels ou tambours pour ventilation ou tirage forcé traversant le cloisonnement principal de sécurité, les dispositions, tout en tenant compte des prescriptions du présent article, doivent être spécialement soumises au ministre chargé de la marine marchande.

SECTION XI. — OUVERTURES DANS LE BORDÉ EXTÉRIEUR AU-DESSOUS DE LA LIGNE DE SURIMMERSION

Article 89. — *Prescriptions générales.*

1. Le nombre des ouvertures dans le bordé extérieur au-dessous de la ligne de surimmersion, telles que hublots, dalots de mer, décharges sanitaires, etc., doit être réduit au minimum compatible avec les caractéristiques de base du navire et ses conditions normales d'exploitation.

2. Les dispositifs de fermeture doivent tenir compte de la nature et du rôle des ouvertures sur lesquelles ils sont prévus ; ils doivent pouvoir assurer, en tout état de cause, une bonne étanchéité.

Article 90. — *Prescriptions relatives aux hublots, suivant leur position sur le bordé.*

1. Si, dans un entrepont, le bord inférieur du clair de l'ouverture d'un hublot quelconque est au-dessous d'une ligne de référence, tracée sur le bordé, parallèlement au livet du pont de cloisonnement, et dont le point le plus bas se trouve à une distance égale à 2,5 p. 100 de la largeur du navire au-dessus de la ligne de charge maximum autorisée, tous les hublots de cet entrepont doivent être des hublots fixes.

2. Si, dans un entrepont, le bord inférieur du clair de l'ouverture est, pour tous les hublots de cet entrepont, au-dessus de la ligne de référence définie ci-dessus, ces hublots doivent être soit du type fixe, soit d'un type de construction tel qu'ils ne puissent être ouverts qu'à l'aide d'une clef, et avec l'autorisation du capitaine.

3. Si, dans un entrepont, le bord inférieur du clair des hublots, du type prévu au paragraphe 2 ci-dessus, est situé au-dessous d'une ligne de référence tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement, et dont le point le plus bas est placé au-dessus de la flottaison, au départ du port, à une distance égale à 1,37 mètre + 2,5 p. 100 de la largeur du navire, tous les hublots de cet entrepont doivent être fermés de façon étanche, et à clef, avant l'appareillage, et ils ne doivent pas être ouverts avant que le navire n'entre dans un port.

Le tracé de la ligne de référence précitée présuppose que le navire se trouve en eau salée. Si, dans une partie de sa navigation en eau abritée, le navire se trouve, avec son même déplacement en poids, dans des eaux de densité plus faible, le chiffre de 1,37 mètre peut être réduit, pour l'application de la condition qui précède, d'une quantité égale à l'augmentation du tirant d'eau milieu, dans la mesure où celui-ci reste dans les limites autorisées.

Article 91. — *Prescriptions particulières aux hublots mentionnés à l'article 90 (§ 3).*

1. Les heures d'ouverture de ces hublots dans le port et de leur fermeture à clef avant le départ doivent être inscrites au journal de bord.

2. Si un ou plusieurs hublots sont situés de telle façon que les prescriptions de l'article 90 (§ 3) leur soient applicables lorsque le navire est à sa ligne de charge maximum autorisée, le ministre chargé de la marine marchande peut préciser le tirant d'eau moyen le plus élevé pour lequel les hublots en question ont le bord inférieur du clair de leur ouverture au-dessus de la ligne de référence tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement, et dont le point le plus bas est à 1,37 mètre + 2,5 p. 100 de la largeur du navire, au-dessus de la flottaison du navire correspondant à ce tirant d'eau moyen. Par conséquent, il est permis, pour ce tirant d'eau, de prendre la mer sans fermer auparavant ces hublots à clef et de les ouvrir en mer sous la responsabilité du capitaine au cours du voyage vers le port suivant.

Dans les zones tropicales, telles qu'elles sont définies dans la convention internationale de 1930 relative aux lignes de charge, ce tirant d'eau peut être augmenté de 305 millimètres.

Article 92. — *Dispositifs d'obturation des hublots.*

Des tapes à charnières d'un modèle efficace, et disposées de manière à pouvoir être aisément et effectivement fermées et verrouillées étanches, doivent être installées sur tous les hublots placés sous la ligne de surimmersion.

Toutefois, pour ceux de ces hublots placés à l'arrière du huitième de la longueur du navire à partir de la perpendiculaire avant, et au-dessus d'une ligne de référence tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement, et dont le point le plus bas est à 3,66 mètres + 2,5 p. 100 de la largeur du navire au-dessus de la ligne de charge maximum autorisée, les tapes peuvent être amovibles dans les locaux réservés aux passagers et à l'équipage, autres que ceux réservés aux passagers d'entrepont, à moins que, en vertu de la convention internationale de 1930 relative aux lignes de charge, elles ne doivent être inamovibles. Ces tapes amovibles doivent être facilement accessibles, et chacune d'elles doit être déposée à proximité du hublot qu'elle est destinée à fermer.

Article 93. — *Cas des hublots non accessibles en cours de navigation.*

Les hublots et leurs tapes, qui ne sont pas accessibles en cours de navigation, doivent être fermés et condamnés avant l'appareillage.

Article 94. — *Prescriptions particulières relatives aux hublots situés dans des locaux pour marchandises ou charbon.*

1. Aucun hublot ne peut être établi dans les locaux affectés exclusivement au transport de marchandises ou de charbon.

2. Des hublots avec tapes peuvent, toutefois, être installés dans des espaces affectés alternativement au transport de marchandises ou de passagers, mais ils sont alors construits de telle façon qu'ils ne puissent être ouverts qu'avec l'aide d'une clef, et avec l'autorisation du capitaine.

3. Si des marchandises sont transportées dans ces espaces, les hublots et leurs tapes sont fermés à clef, et de façon étanche, avant que les marchandises ne soient chargées, et la fermeture et le verrouillage des hublots et des tapes font l'objet d'une mention au journal de bord.

Article 95. — *Interdiction des hublots à ventilation automatique.*

Aucun hublot à ventilation automatique ne peut être établi dans le bordé extérieur du navire, au-dessous de la ligne de surimmersion, sans autorisation spéciale du ministre chargé de la marine marchande.

Article 96. — *Principe général relatif au nombre des dalots, tuyaux de décharge sanitaire, etc.*

Le nombre de dalots, tuyaux de décharge sanitaire et autres ouvertures similaires dans le bordé extérieur, doit être réduit au minimum, soit en utilisant chaque orifice de décharge pour le plus grand nombre possible de tuyaux sanitaires ou autres, soit de toute autre manière estimée satisfaisante par le ministre chargé de la marine marchande.

Article 97. — *Conditions particulières aux prises d'eau et décharges.*

1. Toutes les prises d'eau, sorties d'eau, décharges sanitaires doivent être disposées de façon à empêcher toute introduction accidentelle d'eau dans le navire.

2. Les prises et sorties d'eau communiquant avec des machines doivent être pourvues de robinets ou de vannes placés directement sur le bordé ou sur les caissons ou boîtes d'entrée ou de sortie d'eau. Ces robinets ou vannes doivent être facilement accessibles.

3. Chaque décharge sanitaire séparée partant de locaux situés au-dessous de la ligne de surimmersion et traversant le bordé extérieur doit être pourvue :

Soit d'un clapet automatique de non retour fixé directement sur le bordé et muni d'un moyen de fermeture directe, manœuvrable d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement ;

Soit de deux clapets automatiques de non retour dont l'un est fixé directement sur le bordé sans moyen de fermeture directe et dont l'autre est placé de telle sorte qu'il soit toujours accessible pour être visité dans les circonstances normales de service. Ce clapet doit être d'un type restant fermé avec une gîte permanente de 15° d'un bord ou de l'autre.

4. Lorsqu'on emploie des clapets de non-retour à commande de fermeture directe, les postes de manœuvre au-dessus du pont de cloisonnement doivent toujours être facilement accessibles, et ils doivent comporter, en outre, des indicateurs d'ouverture et de fermeture.

5. Des crépines démontables de section de passage suffisante sont installées sur bordé, au droit des prises d'eau en vue d'éviter, dans toute la mesure du possible, l'introduction de tout corps étranger susceptible d'empêcher la manœuvre de fermeture de leur sectionnement. Des dispositifs pour leur nettoyage doivent être prévus.

6. Les portions de tuyautages d'entrée d'eau, de sortie d'eau ou de décharge, aboutissant sur le bordé au-dessous de la ligne de surimmersion doivent comporter une partie coudée de construction robuste mais assurant une certaine flexibilité en cas d'accostage ou d'échouage. Cette partie coudée doit être située entre l'attache du tuyautage sur le bordé ou le caisson d'entrée ou de sortie d'eau et le premier point fixe, pont ou cloison, appareil ou collecteur, que le tuyautage doit rencontrer.

Ces portions de tuyautages ainsi que les sectionnements qu'elles peuvent comporter doivent être convenablement protégés contre les chocs et avaries pouvant survenir pendant les manutentions.

Lorsque les tuyaux aboutissant au bordé de carène doivent traverser une double-coque ou un double-fond, des dispositions particulières doivent être prises pour maintenir en toutes circonstances l'intégrité de la double-coque ou du double-fond.

Article 98. — *Ouvertures, autres que les hublots, donnant directement accès à l'intérieur du navire.*

1. Les coupées, porte de chargement, sabords à charbon, portes de mazoutage et toutes les ouvertures analogues sur bordé autre que les hublots, donnant directement accès à l'intérieur du navire et situés au-dessous de la ligne de surimmersion, doivent être efficacement fermés et assujettis avant l'appareillage. Ils doivent être maintenus fermés à la mer, et leur ouverture ne peut se faire sans autorisation du capitaine.

2. Ces ouvertures sur bordé ne doivent être, au aucun cas, situées de façon que leur point le plus bas se trouve au-dessous de la ligne de charge maximum autorisée.

Pour celles qui sont prévues dans les régions du bordé extérieur où, en application de l'article 92, les tapes de hublots fixes ou tapes à charnières sont exigibles, l'emplacement, les dimensions et les dispositions constructives de ces ouvertures doivent être soumises à l'approbation du ministre chargé de la marine marchande.

Article 99. — *Cas particulier des manches à escarbilles, à saletés.*

1. Les ouvertures intérieures des manches à escarbilles, manches à saletés, etc., doivent être pourvues d'un couvercle robuste et muni d'un moyen de fermeture pratique. Ce couvercle ne doit pas être en fonte ordinaire.

2. Si ces ouvertures intérieures sont situées au-dessous de la ligne de surimmersion, le couvercle doit être étanche et on doit, en outre, installer dans la manche un clapet de non-retour placé dans un endroit accessible, au-dessus de la ligne de charge maximum autorisée.

Quand on ne se sert pas de la manche, le couvercle et le clapet doivent être fermés et assujettis en place.

Le clapet doit se trouver normalement fermé dans la position inclinée de 15° d'un bord ou de l'autre du navire et doit être, en outre, muni d'un dispositif permettant d'assurer son blocage dans cette position de fermeture.

3. Les appareils, tels qu'escarbilleurs, éjecteurs d'eaux usées, éjecteurs de suie, pour lesquels les ouvertures intérieures peuvent, pour des nécessités d'exploitation se trouver situées au-dessous de la ligne de charge maximum autorisée, doivent être pourvus, indépendamment du sectionnement prévu sur le bordé extérieur en application du paragraphe 2 de l'article 97, d'une fermeture de sécurité empêchant l'entrée d'eau à l'intérieur du navire.

SECTION XII. — CONSTRUCTION DES PORTES ÉTANCHES, HUBLOTS ET AUTRES OUVERTURES SUR CLOISONNEMENT DE SÉCURITÉ ET SUR BORDÉ EXTÉRIEUR AU-DESSOUS DE LA LIGNE DE SURIMMERSION

Article 100. — *Prescriptions générales.*

Le tracé, l'échantillonnage et les matériaux utilisés pour la construction des portes étanches, hublots, coupées, sabords à charbon, portes d'embarquement, de chargement et de mazoutage, soupapes, tuyaux, manches à escarbilles et à saletés. etc., ainsi que pour leurs installations de manœuvre et de fermeture, doivent être tels que la solidité et l'étanchéité des éléments de la structure du navire intéressé ne se trouvent pas compromises.

Article 101. — *Prescriptions spéciales relatives à la construction des portes étanches à glissières.*

1. Les portes étanches à glissières donnant directement accès à des espaces contenant du charbon en soute doivent être, ainsi que leurs cadres, construites en acier moulé, forgé ou soudé. La construction des autres portes étanches peut se faire en employant de la fonte peu fragile.

2. Le cadre des portes étanches à déplacement vertical ne doit présenter, à sa partie inférieure, aucune rainure où pourrait s'accumuler de la poussière risquant d'empêcher la porte de se fermer convenablement.

3. Le portage des portes à glissières proprement dites, sur leurs dormants, doit se faire par l'intermédiaire d'une garniture en bronze ou en tout autre matériau approprié, fixée soit sur la porte elle-même, soit sur son dormant, de telle manière que l'étanchéité requise soit assurée par le seul effet du système de serrage par coins, en fin de course.

4. Dans le cas où le mécanisme de manœuvre de ces portes à glissières comporte un système de vis et écrou, ce dernier devra être exécuté d'une manière appropriée et avec un métal inoxydable, afin de faciliter l'entretien et le bon fonctionnement de ce mécanisme.

5. Les portes étanches à glissières mues par une source d'énergie doivent être construites et disposées de telle manière qu'elles ne puissent ni se fermer ni s'ouvrir sous le seul effet de leur poids, dans le cas de défaillance ou d'indisponibilité de la source d'énergie.

6. Les portes étanches à glissières à déplacement horizontal doivent être construites et disposées de telle manière qu'elles ne puissent se déplacer sous le seul effet des mouvements du navire. Les dispositifs prévus à cet effet ne doivent pas compromettre le mouvement de fermeture de ces portes.

Article 102. — *Prescriptions particulières relatives à la construction des portes étanches à charnières.*

1. Le portage de la porte sur son dormant doit se faire par l'intermédiaire d'une garniture, disposée de telle façon qu'elle se trouve protégée contre les détériorations là où elles sont à craindre.

2. Le dispositif de fermeture doit permettre d'assurer le serrage sur la garniture d'une manière aussi uniforme que possible.

Article 103. — *Dormants des portes étanches de toutes catégories.*

Les dormants des portes étanches de toutes catégories doivent être fixés, d'une manière appropriée, sur les éléments de structure du navire intéressés, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un joint conservant ses qualités d'étanchéité d'une manière satisfaisante, dans les circonstances normales d'exploitation.

Article 104. — *Matériaux utilisés dans la construction des hublots.*

Les hublots fixes et ouvrants placés sous la ligne de surimmersion sont construits en bronze, acier moulé, fonte peu fragile ou en tout autre matériau de robustesse équivalente.

Article 105. — *Prescriptions relatives à la construction des tapes à charnières ou amovibles.*

Les tapes à charnières, ou amovibles, prescrites par l'article 92, doivent être d'une construction telle qu'elles puissent, à elles seules, assurer l'étanchéité ; elles doivent pouvoir être verrouillées dans leur position de fermeture, au moins par un écrou approprié, qui peut être l'un de ceux qui assurent le verrouillage du hublot.

Article 106. — *Construction des dispositifs de fermeture des prises d'eau ou des décharges sur bordé extérieur.*

1. Tous les robinets, vannes et boîtes à clapets utilisés pour assurer la fermeture des prises d'eau ou des décharges placées sur le bordé extérieur au-dessous de la ligne de surimmersion et ceux dont la rupture peut affecter l'intégrité du cloisonnement de sécurité, y compris ceux qui correspondent aux aspirations ou décharges de 76 mm et au-dessus, desservant des machines, sont exécutés en acier, en bronze, ou tout autre matériau peu fragile approprié.

2. Les robinets ou vannes de moins de 76 mm de diamètre intérieur utilisés pour les prises d'eau et décharges principales et auxiliaires desservant des machines peuvent être en un matériau différent, pourvu qu'une robustesse satisfaisante reste assurée.

3. Les boulons ou les goujons de fixation des robinets, vannes, boîtes à clapets, tuyautages et autres accessoires similaires intéressant l'étanchéité du bordé au-dessus de la ligne de surimmersion doivent, en principe, être montés de telle manière que les écrous se trouvent à l'intérieur de la coque, et que le serrage reste assuré d'une manière efficace, dans les circonstances normales d'exploitation.

SECTION XIII. — EPREUVES INITIALES DES PORTES ÉTANCHES, HUBLOTS ET AUTRES OUVERTURES SUR CLOISONNEMENT DE SÉCURITÉ ET SUR BORDÉ AU-DESSOUS DE LA LIGNE DE SURIMMERSION

Article 107. — *Essais des portes étanches.*

Toute porte étanche doit être soumise à un essai à l'eau, sous une pression correspondant à une hauteur d'eau mesurée entre le seuil inférieur de la porte considérée et le point de la ligne de surimmersion situé à l'aplomb de celui-ci.

Cet essai doit être fait avant l'entrée en service du navire, soit avant, soit après mise en place de la porte à bord. La charge d'épreuve ne doit pas, toutefois, être inférieure à 3 mètres.

Article 108. — *Essais à la lance des ouvertures sur bordé.*

Les hublots, portes d'embarquement et de chargement, sabords à charbon, portes de mazoutage, sabords et autres ouvertures, placés sous la ligne de surimmersion et donnant directement accès à l'intérieur du navire, sont essayés à la lance, avant mise en service.

Article 109. — *Essais des robinets et vannes.*

Les robinets et vannes visés par le présent article sont éprouvés sous la pression d'épreuve à laquelle le tuyautage correspondant est éventuellement soumis, en application des prescriptions des paragraphes 4 et 6 de l'article relatif aux « épreuves des réservoirs destinés à contenir des fluides sous pression, épreuves des tuyautages et des échangeurs de chaleur, épreuves des condenseurs » du décret sur les installations de machines.

SECTION XIV. — CONSTRUCTION ET ÉPREUVES INITIALES DES PONTS ÉTANCHES, DES TAMBOURS, ÉCHAPPÉES, CONDUITS DE VENTILATION OU DE TIRAGE FORCÉ, TUNNELS TRAVERSANT LE CLOISONNEMENT DE SÉCURITÉ

Article 110. — *Construction.*

Sans préjudice des renforcements inhérents au rôle qu'ils sont appelés à jouer en service normal, comme éléments de la structure du navire, les portions de ponts étanches, les tambours, les échappées, conduits de ventilation ou de tirage forcé, tunnels, faisant partie du cloisonnement de sécurité, ou le traversant, sont échantillonnés et construits d'une manière au moins aussi efficace que les éléments de cloison attenants qui sont soumis à la même charge d'eau en cas d'envahissement.

Leurs dispositifs de fermeture, s'ils en comportent, doivent présenter les mêmes garanties d'efficacité que celles qui sont exigées pour des éléments de cloisonnement situés au même niveau.

Les manches de ventilation et les tambours sont construits d'une manière étanche, lorsqu'ils traversent le cloisonnement de sécurité. Cette construction étanche est toujours réalisée au moins jusqu'au pont de cloisonnement le plus élevé intéressé par leur tracé.

Article 111. — *Vérification de l'étanchéité.*

L'étanchéité des tambours, tunnels, manches de ventilation ou de tirage forcé traversant le cloisonnement de sécurité est vérifiée au cours d'une épreuve d'étanchéité à la lance, après leur construction ; celle des éléments de ponts ou plates-formes intéressant le cloisonnement de sécurité est vérifiée soit à la lance, soit en les recouvrant d'eau.

SECTION XV. — HUBLOTS ET AUTRES OUVERTURES, ETC., AU-DESSUS DE LA LIGNE DE SURIMMERSION

Article 112. — *Prescriptions générales relatives aux ouvertures sur le bordé extérieur.*

1. Les hublots, les portes d'embarquement, les portes de chargement, les sabords à charbon, les portes de mazoutage et autres dispositifs fermant les ouvertures pratiquées dans le bordé extérieur, au-dessus de la ligne de surimmersion, doivent être convenablement tracés et construits de manière à ne pas compromettre la solidité des éléments de la structure du navire intéressé et à maintenir une étanchéité satisfaisante, eu égard à la nature du local du navire dans lequel ils sont placés et à leur position sur le bordé.

2. Si la commission centrale de sécurité juge, au vu des calculs prévus aux sections V et VI, qu'une ou plusieurs des ouvertures précitées risquent de se trouver immergées au cours d'envahissement, elle peut demander l'application à ces ouvertures des prescriptions de la section XI relative aux ouvertures sur bordé placées au-dessous de la ligne de surimmersion (notamment en ce qui concerne leur fermeture).

Article 113.

Prescriptions particulières relatives aux ponts exposés.

1. Le pont de cloisonnement, ou un autre pont situé au-dessus, s'étendant jusqu'au bordé, doit être étanche, en ce sens que, dans des circonstances de mer ordinaires, il ne laisse pas l'eau pénétrer de haut en bas autrement que par les dalots prévus à cet effet.

2. Toutes les ouvertures non reliées à des tuyautages, pratiquées dans les parties du pont exposé à la mer, doivent être pourvues de surbaux, de hauteur et de résistance suffisantes, et munies de moyens de fermeture efficaces permettant de les fermer rapidement et de les rendre étanches à la mer.

3. Les ouvertures, autres que les dalots, reliées à des tuyautages doivent être munies de moyens de fermeture efficaces permettant de les fermer rapidement, et de les rendre étanches à la mer.

Article 114. — *Sabords de décharge à la mer, dalots.*

Des sabords de décharge à la mer et des dalots doivent être installés pour évacuer rapidement l'eau des ponts exposés à la mer, en toutes circonstances de mer.

Article 115. — *Rappel de la convention de 1930 sur les lignes de charge.*

Les prescriptions qui précèdent sont suivies sans préjudice de celles qui sont exigées en application de la convention internationale de 1930 relative aux lignes de charge.

SECTION XVI. — ESSAIS DE STABILITÉ

Article 116.

1. Les navires à passagers doivent subir, après leur achèvement ou à la rigueur peu avant celui-ci, un essai permettant de déterminer les éléments de leur stabilité.

2. Cet essai doit être exécuté avec toutes les précautions d'usage permettant d'obtenir des résultats aussi exacts que possible ; ces précautions portent sur les conditions de temps, la position du navire, son amarrage, la situation et la répartition des poids.

En ce qui concerne ces derniers, notamment, on évitera, autant que possible, les carènes liquides.

Les poids étrangers à déduire du déplacement du navire, au moment de cet essai, ainsi que les poids manquants à ajouter à ce même déplacement, sont déterminés, en valeur et en position, d'une manière aussi précise que possible.

3. Le capitaine doit recevoir par écrit tous les renseignements tirés de l'essai de stabilité et des calculs effectués pour la détermination de la stabilité du navire, à l'état intact, dans les différentes conditions d'exploitation.

Article 117. — *Cas de dispense.*

Le ministre chargé de la marine marchande peut dispenser un navire donné de cet essai de stabilité, pourvu qu'on dispose des éléments de base déduits de l'essai de stabilité d'un navire identique et qu'il soit établi, à la satisfaction du ministre chargé de la marine marchande, que la stabilité du navire considéré peut être déduite, avec une précision suffisante, de celle du navire identique.

SECTION XVII. — MANŒUVRES ET INSPECTIONS PÉRIODIQUES DES PORTES ÉTANCHES, ETC. — CONSIGNES GÉNÉRALES

Article 118. — *Signification de l'expression « Navire à la mer ».*

Un navire qui appareille pour prendre la mer est considéré comme étant à la mer dès qu'il quitte son poste de mouillage ou d'amarrage dans un port, et jusqu'au moment où il est à nouveau fixé à un tel poste.

Article 119. — *Périodicité des manœuvres.*

1. Sur tout navire, il doit être procédé hebdomadairement à des exercices de manœuvre des organes de fermeture des portes étanches, des hublots, des robinets ou vannes, des dalots, des manches à escarbilles et des manches à saletés visés aux sections X et XI.

2. Sur les navires effectuant des voyages dont la durée excède une semaine, un exercice complet doit avoir lieu avant l'appareillage, et d'autres ensuite pendant la navigation, à raison d'un au moins par semaine ; toutefois, les portes étanches dont la manœuvre comporte l'emploi d'une source d'énergie et les portes à charnières sur le cloisonnement étanche doivent être manœuvrées quotidiennement.

Article 120. — *Périodicité des inspections.*

Les portes étanches, y compris les mécanismes et indicateurs correspondants, ainsi que les sectionnements sur le cloisonnement de sécurité au-dessous de la ligne de surimmersion dont la fermeture est nécessaire pour rendre un compartiment effectivement étanche et tous ceux que comportent les traverses d'équilibrage utilisables en cas d'avarie doivent être périodiquement inspectés à la mer, à raison d'une fois au moins par semaine.

Article 121. — *Consignes générales relatives aux portes étanches.*

1. Toutes les portes étanches sont fermées à la mer et ne sont ouvertes que lorsque le service ou l'exploitation du navire l'exige. Dans ce dernier cas, elles doivent toujours être prêtes à être immédiatement fermées.

Toutes les précautions sont prises pour que, dans leur position d'ouverture, aucune obstruction n'existe qui soit de nature à empêcher ou compromettre la fermeture rapide.

2. Lorsqu'elles sont admises dans les conditions fixées à l'article 86, les portes étanches à charnières des cloisons d'entrepont séparant deux locaux à marchandises sont fermées avant l'appareillage et maintenues fermées à la mer.

Les portes étanches dans les cloisons séparant les soutes permanentes des soutes de réserve doivent être toujours accessibles, sauf toutefois l'exception prévue à l'article 85 (§ 4) et concernant les portes étanches des soutes à charbon dans les entreponts au-dessous du pont de cloisonnement.

Article 122. — *Consignes générales relatives aux clapets et couvercles des manches à saletés.*

Les clapets et couvercles des manches à saletés, escarbilleurs ou installations similaires sont assujettis d'une manière efficace, dans la position de fermeture, lorsque les ouvertures intérieures correspondantes sont placées au-dessous de la ligne de surimmersion, sauf dans les périodes d'utilisation effective nécessitée par le service ou l'exploitation normale du navire.

Article 123. — *Documentation du capitaine.*

Le capitaine doit être en possession de toutes indications utiles lui permettant de connaître quels sont les hublots et autres ouvertures sur bordé ou cloisonnement de sécurité qui doivent être fixes, ceux qui ne doivent pas être ouverts à la mer et ceux qui ne peuvent l'être qu'en certaines circonstances, et avec son autorisation.

SECTION XVIII. — MENTIONS AU JOURNAL DE BORD

Article 124. — *Mentions des manœuvres d'ouverture et de fermeture.*

Toutes les ouvertures qui doivent rester fermées à la mer, en application des présents articles, telles que les portes à charnières, panneaux démontables, hublots, portes d'embarquement et de chargement, sabords à charbon, portes de mazoutage, doivent être effectivement fermées avant l'appareillage.

Mention des heures de fermeture de tous ces organes et des heures auxquelles auront été ouverts ceux dont les dispositions de la section XI permet l'ouverture à la mer doit être faite au journal de bord.

Article 125. — *Mention des inspections et manœuvres.*

Mention de toutes les inspections et de tous les exercices prescrits par l'article 120 ci-dessus doit être faite au journal de bord ; toute défectuosité constatée y sera explicitement notée.

CHAPITRE III

Installations de pompage et d'évacuation des eaux.

SECTION I. — POMPES D'ASSÈCHEMENT

Article 126. — *Prescriptions générales.*

1. Tout navire doit être pourvu d'une installation de pompage efficace permettant d'aspirer, dans un compartiment quelconque, et d'en assurer l'assèchement dans toute la mesure du possible en cas d'avarie, que le navire soit droit ou incliné.

2. Des dispositions sont prises afin que l'eau du compartiment considéré puisse s'écouler librement vers les aspirations d'assèchement correspondantes. A cet effet, des aspirations latérales sont, en général, nécessaires, sauf dans les compartiments étroits situés aux extrémités du navire et où une seule aspiration peut être considérée comme suffisante. Dans les compartiments de forme peu usuelle, des aspirations supplémentaires peuvent être exigées par le ministre chargé de la marine marchande.

3. Des moyens efficaces sont prévus pour assurer l'assèchement des locaux réfrigérés, en tenant compte des dispositions propres à ces derniers.

Article 127. — *Nombre et nature des pompes d'assèchement.*

1. Les navires doivent être pourvus d'au moins trois pompes actionnées par une source d'énergie, l'une d'elles pouvant être conduite par une machine de propulsion. Toutes ces pompes doivent être reliées à un collecteur principal d'assèchement. Lorsque le critérium de service est égal ou supérieur à trente, il doit être prévu une pompe indépendante supplémentaire actionnée par une source d'énergie.

Sur les navires de moins de 91,5 mètres de longueur ayant un critérium de service inférieur à 30, une des pompes indépendantes peut être remplacée par deux pompes à bras, à manivelle, d'un type éprouvé, placées l'une à l'avant, l'autre à l'arrière.

2. Le tableau ci-après donne le nombre des pompes exigibles :

	LONGUEUR DU NAVIRE			
	Moins de 91,5 mètres (ou 300 pieds)		91,5 mètres (ou 300 pieds) et au-dessus.	
	Critérium de service.			
	Moins de 30.	30 et au-dessus.	Moins de 30.	30 et au-dessus.
Pompes à bras (peuvent être remplacées par une pompe indépendante)	2	»	»	»
Pompe conduite par la machine principale (peut être remplacée par une pompe indépendante)	1	1	1	1
Pompes indépendantes.....	1	3	2	3

3. Les pompes sanitaires, les pompes de ballasts et les pompes de service peuvent être considérées comme pompes d'assèchement indépendantes si elles sont pourvues des liaisons nécessaires avec le réseau du tuyautage d'assèchement et si leur débit satisfait aux prescriptions de l'article 129 lorsqu'elles aspirent au collecteur d'assèchement.

4. Si nécessaire, des dispositifs spéciaux sont installés pour permettre l'amorçage des pompes susceptibles d'être utilisées comme pompes d'assèchement.

Article 128. — *Emplacement des pompes.*

1. Dans toute la mesure du possible, les pompes d'assèchement actionnées par une source d'énergie doivent être placées dans des compartiments principaux séparés et situés ou disposés de telle sorte qu'une même avarie restant dans le cadre des avaries conventionnelles définies par les articles 59 et 60 ne puisse vraisemblablement pas en amener l'envahissement rapide et simultané. Si l'appareil propulsif est installé dans deux ou plus de deux compartiments principaux, les pompes susceptibles d'être utilisées comme pompes d'assèchement doivent, autant que possible, être réparties dans ces divers compartiments principaux.

2. Sur les navires de longueur au moins égale à 91,5 m, ou dont le critérium de service est égal ou supérieur à 30, toutes mesures nécessaires doivent être prises pour qu'une au moins des pompes d'assèchement mues par une source d'énergie puisse être utilisée normalement au cas où le navire viendrait à être envahi à la mer. Cette condition est considérée comme remplie si :

a) Une des pompes exigées est une pompe de secours d'un type submersible éprouvé, construite et établie de manière à pouvoir fonctionner d'une manière efficace sous une charge d'eau égale à celle sous laquelle elle peut se trouver en cas d'envahissement du compartiment principal dans lequel elle est installée. La source d'énergie alimentant cette pompe doit être placée au-dessus du pont de cloisonnement ou dans un compartiment principal qui, dans le cadre des hypothèses définies par les articles 59 et 60, ne peut être envahi en même temps que celui où se trouve la pompe ;

ou si :

b) Les pompes et les sources d'énergie correspondantes sont réparties de telle manière que, pour tout envahissement que le navire doit être en mesure de supporter en application des hypothèses des articles 59 et 60, une pompe au moins située dans un compartiment principal non envahi puisse être utilisée effectivement.

3. A l'exception toutefois de celles qui sont prévues exclusivement pour l'assèchement des coquerons, chaque pompe d'assèchement, qu'elle soit à bras ou mue par une source d'énergie prescrite dans l'article 127, doit être disposée de manière à pouvoir aspirer efficacement dans un compartiment quelconque des cales ou de la tranche des machines.

Article 129. — *Débit des pompes d'assèchement.*

Chaque pompe d'assèchement indépendante, mue par une source d'énergie, doit être capable d'imprimer à l'eau dans le collecteur principal d'assèchement, dont le diamètre est défini à l'article 133 (§ 1), une vitesse d'au moins 122 m par minute. Dans le cas d'une pompe attelée, ou de la pompe indépendante qui la remplace, la vitesse imprimée à l'eau peut être réduite.

Article 130. — *Aspirations directes des pompes. Manches flexibles d'assèchement.*

1. Dans tout compartiment principal de la tranche des machines, il doit être prévu, indépendamment des aspirations reliées au collecteur principal d'assèchement, deux aspirations directes situées de telle manière que l'assèchement puisse être effectué de chaque bord du compartiment principal considéré à l'aide de l'une des pompes d'assèchement qui s'y trouvent ou, à défaut, à l'aide de l'une des pompes d'assèchement d'un des compartiments principaux voisins.

2. Chaque pompe d'assèchement indépendante mue par une source d'énergie doit être munie, dans le compartiment principal où elle est située, d'au moins une aspiration directe séparée, ayant une section nette au moins égale à celle du collecteur principal d'assèchement. Il est entendu, toutefois, qu'il ne peut être exigé plus de deux aspirations pour l'un quelconque des compartiments principaux.

3. Sur les navires dont les chaudières sont à chauffe au charbon, il doit exister dans la chaufferie, en sus des autres aspirations précitées, un tuyau flexible d'aspiration, de diamètre convenable et de longueur suffisante, qui puisse être relié à l'aspiration d'une pompe d'assèchement indépendante ; le diamètre de cette manche doit être égal au diamètre du branchement desservant le compartiment intéressé, majoré de 12 mm, sans que toutefois il puisse être exigé que le diamètre de la manche dépasse 100 mm.

Article 131. — *Dispositions particulières applicables aux navires à vapeur.*

1. Les pompes de circulation principales ne peuvent pas être prises en considération pour l'application des prescriptions de l'article 127, mais elles doivent avoir des aspirations munies de clapets de non retour situées au point le plus bas du local de machines où elles se trouvent placées ; de telles aspirations doivent être accessibles pour leur nettoyage, et leur diamètre est au moins égal aux deux tiers de celui de la prise d'eau d'aspiration à la mer de la pompe de circulation intéressée.

2. Si le combustible utilisé pour la chauffe est, ou peut être, du charbon, et s'il n'y a pas de cloisons étanches entre local de machines et local de chaudières, une pompe de circulation au moins doit pouvoir refouler directement à la mer, sans passer par le condenseur principal.

Les organes de manœuvre des prises d'eau et des aspirations directes précitées doivent être situés au-dessus du parquet du local des machines, et rester facilement accessibles en toutes circonstances.

SECTION II. — TUYAUTAGE ET ACCESSOIRES

Article 132. — *Conditions d'installation et de construction des tuyautages.*

1. La disposition du tuyautage d'assèchement et du tuyautage de ballast doit être telle que l'eau ne puisse passer de la mer, ou des ballasts, dans les locaux de l'appareil propulsif, ou dans les cales à marchandises, ni d'un compartiment quelconque dans un autre ; en particulier, des mesures sont prises pour éviter qu'un compartiment desservi par une aspiration branchée sur le tuyautage d'assèchement et sur le tuyautage de ballast ne puisse, par inadvertance, être rempli d'eau de mer lorsqu'il contient des marchandises, ou vidé par une aspiration d'assèchement quand il contient du lest liquide. De telles dispositions peuvent consister à installer, aux emplacements jugés convenables, des robinets à voies multiples, des clapets battants, des joints à éclipses, des boîtes d'inversion, ou tout autre dispositif estimé équivalent.

2. Des mesures sont prises pour qu'un compartiment principal desservi par une aspiration d'assèchement ne puisse être envahi, dans l'hypothèse où le tuyau correspondant serait brisé ou avarié dans un autre compartiment principal par collision ou

par échouement. A cette fin, lorsque le tuyau en question se trouve dans une partie quelconque du navire, à une distance du bordé inférieure à 1/5 de la largeur du navire mesurée perpendiculairement au plan longitudinal au niveau de la ligne de charge maximum de compartimentage, ou dans une quille tubulaire, il doit être pourvu d'un clapet de non-retour dans le compartiment où l'aspiration est installée.

3. L'emploi des tuyaux en plomb est interdit pour l'installation de pompage, à l'intérieur et au-dessous des soutes à charbon et des soutes à combustibles liquides, ainsi que dans les locaux de machines et de chaudières, y compris les locaux dans lesquels sont installées des pompes à combustibles liquides ou des caisses de décantation.

4. Les différents éléments de l'installation de pompage sont convenablement fixés à la structure du navire, et efficacement protégés contre les chocs accidentels dans les régions exposées qu'ils traversent, telles que cales à marchandises et soutes, tout en restant suffisamment accessibles pour leur entretien. Des soufflets de dilatation ou autres dispositifs équivalents sont prévus, s'il y a lieu, compte tenu des dimensions du navire et du tracé des tuyautages intéressés.

5. Le tuyautage desservant les installations de pompage des locaux des machines, ou des cales à marchandises, doit être entièrement distinct du tuyautage normalement employé pour le remplissage ou la vidange des compartiments destinés à contenir de l'eau ou du combustible liquide.

Article 133. — *Diamètre des collecteurs et branchements du tuyautage d'assèchement.*

1. Sauf dérogation accordée par le ministre chargé de la marine marchande, le diamètre du collecteur principal d'assèchement est celui du tuyau d'emploi courant le plus voisin du diamètre calculé par la formule ci-après :

$$d_1 = 1{,}68\sqrt{L\,(B+C) + 25}$$

dans laquelle :

d_1 = diamètre intérieur calculé (en mm.) du collecteur principal ;
L = longueur (en m.) du navire ;
B = largeur (en m.) du navire ;
C = creux hors membres (en m.) du navire mesuré au pont de cloisonnement ;

2. Pour les branchements, on utilise, dans les mêmes conditions, la formule :

$$d_2 = 2{,}16\sqrt{L_1\,(B+C) + 25}$$

dans laquelle :

d_2 = diamètre intérieur calculé (en mm.) du branchement ;
L_1 = longueur (en m.) du compartiment intéressé ;
B et C ayant respectivement la même signification que dans la formule précédente.

Toutefois, d_2 ne doit pas être inférieur à 50 mm. et peut ne pas être supérieur à 100 mm.

Article 134. — *Dispositions concernant les organes de sectionnement et de distribution.*

1. Tous les organes de sectionnement, tels que robinets, vannes, et les organes de distribution, tels que boîtes collectrices, faisant partie du système d'assèchement, doivent être placés en des endroits où ils sont toujours accessibles dans les circonstances normales. Ils doivent être disposés de telle sorte que, dans l'hypothèse d'une avarie restant dans le cadre des avaries conventionnelles définies par les articles 59 et 60, il soit possible de faire aspirer une pompe d'assèchement au moins dans un compartiment quelconque, à l'exclusion des autres.

2. Lorsque le système d'assèchement ne comporte qu'un réseau de tuyautage commun à toutes les pompes, les organes de sectionnement qu'il est nécessaire de manœuvrer pour régler les aspirations d'assèchement doivent pouvoir être commandés d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement. Toutefois, une dérogation peut être accordée par le ministre chargé de la marine marchande si d'autres dispositions sont proposées pour permettre d'assurer ces manœuvres dans l'hypothèse d'avaries conventionnelles définies par les articles 59 et 60.

3. Lorsque le système d'assèchement comporte, en plus du réseau principal de tuyautage, un réseau de secours, ce dernier doit être indépendant du réseau principal et disposé de telle sorte que l'une au moins des pompes indépendantes d'assèchement puisse aspirer en cas d'envahissement dans un compartiment quelconque.

Les commandes à distances prévues au 2e alinéa du présent article ne sont pas exigées, si la disposition d'ensemble des réseaux est telle que l'on puisse accéder aux organes de sectionnement de l'un ou de l'autre réseau dans l'hypothèse des avaries conventionnelles définies par les articles 59 et 60.

Article 135. — *Dispositions et construction de divers accessoires du circuit d'assèchement.*

1. Compte tenu des prescriptions de l'article 126, les aspirations d'assèchement sont, autant que possible, placées aux points les plus bas des compartiments correspondants. Elles sont munies de crépines de construction robuste, disposées de façon à pouvoir être facilement visitées et nettoyées sans qu'il soit nécessaire de procéder à un démontage préalable des joints sur le tuyautage d'aspiration.

2. Le diamètre des trous des crépines ne doit pas dépasser 10 mm, et la section nette totale ne doit pas être inférieure à deux fois celle du tuyau d'aspiration correspondant.

3. Des boîtes égyptiennes sont interposées entre les aspirations et les pompes, dans des endroits facilement accessibles, au-dessus du parquet. Elles sont d'une construction robuste et d'un démontage facile.

Article 136. — *Tuyaux de sonde et de dégagement d'air.*

1. Tous les compartiments sont pourvus de tuyaux de sonde ; toutefois, de tels tuyaux ne sont pas exigés pour les compartiments de la tranche des machines autres que ceux du double fond.

2. L'extrémité supérieure des tuyaux de sonde doit être accessible d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement ; toutefois, les tuyaux de sonde desservant les compartiments du double fond de la tranche des machines et des tunnels peuvent ne pas être prolongés jusqu'au-dessus du pont de cloisonnement, et déboucher au-dessus des parquets, à condition qu'ils soient munis d'un dispositif d'obturation à fermeture automatique placé dans un endroit directement accessible.

3. Pour les compartiments destinés à recevoir des liquides, les tuyaux de sonde peuvent être remplacés par une installation d'indicateurs de niveau permettant de s'assurer, en toutes circonstances, de leur degré de remplissage.

4. Pour les compartiments du double fond, il est prévu en outre des tuyaux de dégagement d'air pouvant servir de trop-plein, et débouchant au-dessus du pont de cloisonnement, sans qu'il soit dérogé toutefois aux règles de la convention internationale de 1930 sur les lignes de charge. La section de ces tuyaux d'air, leur nombre et leurs dispositions, seront déterminés de manière à éviter, autant que possible, les poches d'air et les surpressions au cours des opérations de remplissage. Il doit en être de même pour les compartiments situés hors du double fond, si leur remplissage peut être assuré à l'aide d'un moyen de pompage.

5. Les tuyaux de sonde, ainsi que les tuyaux d'air et de trop-plein sont étanches sur tout leur parcours. Un dispositif d'obturation avec plaque indicatrice est prévu à l'extrémité des tuyaux de sonde, lorsque celle-ci est placée dans des conditions telles que des entrées d'eau accidentelles sont susceptibles de se produire.

Les tuyaux de sonde, dont le circuit est aussi direct que possible, doivent être convenablement protégés sur leur parcours contre les avaries et chocs accidentels ; ceux qui traversent des locaux réfrigérés sont en outre convenablement calorifugés. Des précautions doivent être prises pour que la répétition des sondages ne provoque pas de détérioration locale exagérée du bordé extérieur.

Article 137. — *Prescriptions diverses concernant l'évacuation des eaux.*

1. Sans préjudice des dispositions prévues par la convention internationale de 1930 sur les lignes de charge, il doit être prévu une installation de dalotage permettant d'évacuer à la mer l'eau pouvant s'accumuler à l'intérieur des locaux, qu'elle provienne des intempéries ou de l'exploitation même du navire.

2. Cette évacuation se fait soit directement, soit par l'intermédiaire d'appareils tels que pompes, aéro-éjecteurs, par un réseau de tuyautages aboutissant à des ouvertures placées sur le bordé extérieur. Les évacuations de certains locaux, tels que les entreponts à marchandises, peuvent se faire directement à la cale, au moyen de tuyaux d'orgue.

3. Il peut être nécessaire de prévoir d'autres dalots, ou toute autre disposition appropriée, dans les régions du navire où il serait reconnu que l'eau est susceptible de s'accumuler dangereusement au cours des opérations de lutte contre un incendie éventuel.

Article 138. — *Plan de l'installation de pompage.*

A bord de chaque navire, un plan détaillé des systèmes de tuyautages d'assèchement et de ballast doit être placé d'une manière apparente, dans un endroit où le personnel qualifié puisse le consulter aisément. Les indications portées sur ce plan doivent être rédigées en français, et les symboles graphiques utilisés doivent être conformes aux normes en vigueur, à moins que la signification des symboles employés ne soit clairement indiquée.

B. — Navires de deuxième catégorie.

CHAPITRE Ier

Prescriptions générales.

Article 139.

Les prescriptions édictées pour les navires de 1re catégorie (articles 23 à 31), relatives à la construction de la coque, s'appliquent, sans modification, aux navires de 2e catégorie.

Article 140.

Les dispositions particulières édictées pour les navires de 1re catégorie (articles 32 à 125) visant le cloisonnement de sécurité, et les conditions à satisfaire pour la stabilité après avarie s'appliquent également aux navires de 2e catégorie.

Article 141.

Les prescriptions concernant les installations de pompage édictées pour les navires de 1re catégorie (articles 12 à 138) s'appliquent également aux navires de 2e catégorie.

CHAPITRE II

Prescriptions spéciales aux navires destinés à effectuer des voyages internationaux courts et autorisés à transporter un nombre de personnes supérieur à la capacité de leurs embarcations.

Article 142. — *Principe directeur.*

Pour les navires autorisés par le ministre chargé de la marine marchande à transporter un nombre de passagers supérieur à la capacité des embarcations prévues à bord, les valeurs de la perméabilité et du facteur de cloisonnement qui doivent être adoptées dans le calcul de la longueur maximum admissible des compartiments principaux sont modifiées comme suit :

Article 143. — *Perméabilité.*

La perméabilité uniforme moyenne dans toutes les parties du navire, en avant (ou en arrière) de la tranche des machines, doit être déterminée par la formule :

$$95 - 35\,\frac{b}{v}$$

dans laquelle :

b = le volume des espaces situés en avant ou en arrière de la tranche des machines, au-dessous de la ligne de surimmersion et au-dessus de la partie supérieure des varangues, du double-fond ou des peaks, selon le cas, et propres à servir de cales à marchandises, de soutes à charbon ou à combustibles liquides, de magasins à provisions de bord, de soutes à bagages, à dépêches et colis postaux, de puits aux chaînes et de citernes à eau douce ;

v = le volume total de la partie du navire située au-dessous de la ligne de surimmersion, en avant ou en arrière de la tranche des machines.

Dans le cas de navires assurant des services au cours desquels les cales à marchandises ne sont généralement pas occupées par de fortes quantités de marchandises, il ne doit pas être tenu compte des espaces réservés aux marchandises dans le calcul de « b ».

Article 144. — *Facteur de cloisonnement.*

1. *a*) Dans le cas de navires essentiellement destinés au transport de passagers, le compartimentage en arrière de la cloison d'abordage doit être déterminé par le facteur 0,50, ou par un facteur déterminé conformément aux alinéas 2, *c* et *d* du présent article, s'il est inférieur à 0,50.

b) Si, dans le cas de navires de ce genre, d'une longueur inférieure à 91,5 mètres, le ministre chargé de la marine marchande reconnaît qu'il serait impossible d'appliquer un tel facteur à un compartiment, il peut tolérer que la longueur de ce compartiment soit déterminée par un facteur supérieur, à condition que le facteur employé soit le plus faible qu'il soit pratiquement possible et raisonnable d'adopter dans les circonstances envisagées.

2. Si, dans le cas d'un navire quelconque, qu'il soit d'une longueur inférieure à 91,5 mètres ou non, la nécessité de transporter de fortes quantités de marchandises ne permet pas, en pratique, d'exiger que le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage soit déterminé par un facteur ne dépassant pas 0,50, le degré de compartimentage applicable sera déterminé conformément aux alinéas *a* à *e* suivants, étant entendu toutefois que le ministre chargé de la marine marchande peut admettre, s'il estime peu raisonnable d'exiger une application stricte à quelque égard que ce soit, toute autre disposition de cloisons étanches se justifiant par ses qualités et ne diminuant pas l'efficacité générale du cloisonnement de sécurité.

a) Les dispositions de l'article 47 du présent décret relatives au critérium de service doivent s'appliquer ; toutefois, pour le calcul de la valeur de P_1, K doit avoir, pour les passagers en couchettes, la plus grande des deux valeurs suivantes, soit la valeur déterminée à l'article 47 du présent décret, soit 3,55 mètres cubes et, pour les passagers non pourvus de couchettes, une valeur de 3,55 mètres cubes.

b) Le facteur B de l'article 46 du présent décret doit être remplacé par le facteur BB, déterminé selon la formule suivante, dans laquelle L est exprimée en mètres :

$$BB = \frac{17{,}6}{L - 33} + 0{,}20 \ (L = 55 \text{ et au-dessus}).$$

c) Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage des navires ayant une longueur de 131 mètres et au-dessus et dont le critérium est au plus égal à 23, doit être déterminé par le facteur A donné par la formule (I) figurant à l'article 46 du présent décret ; celui de ceux qui ont un critérium au moins égal à 123, par le facteur BB, donné par la formule figurant à l'alinéa *b* ci-dessus ; enfin, celui de ceux qui ont un critérium compris entre 23 et 123, par un facteur F obtenu par interpolation linéaire entre les facteurs A et BB, à l'aide de la formule :

$$F = A - \frac{(A - BB)\ (Cs - 23)}{100}$$

sous réserve que, si le facteur F ainsi obtenu est inférieur à 0,50, le facteur à employer sera le moindre des deux nombres, soit 0,50, soit un facteur calculé conformément aux dispositions de l'article 48 du présent décret.

d) Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage des navires ayant moins de 131 mètres, mais non moins de 55 mètres de longueur, dont le critérium aura la valeur S_1 donnée par la formule :

$$S_1 = \frac{3712 - 25\,L}{19} \ (L \text{ en mètres}),$$

doit être déterminé par un facteur égal à l'unité ; celui de ceux dont le critérium est égal ou supérieur à 123, par le facteur BB donné par la formule figurant à l'alinéa *b* du présent paragraphe ; enfin, celui de ceux dont le critérium est compris entre S_1 et 123, par le facteur F obtenu par interpolation linéaire entre l'unité et le facteur BB, au moyen de la formule :

$$F = 1 - \frac{(1 - BB)\ (Cs - S_1)}{123 - S_1}$$

sous réserve que, si dans chacun des deux derniers cas, le facteur ainsi obtenu est inférieur à 0,5, le cloisonnement puisse être déterminé par un facteur ne dépassant pas 0,5.

e) Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage des navires ayant moins de 131 mètres de longueur, mais non moins de 55 mètres de longueur, et dont le critérium est moindre que S_1, et celui de tous les navires ayant moins de 55 mètres de longueur, doit être déterminé par un facteur égal à l'unité, à moins qu'il ne soit établi, à la satisfaction du ministre chargé de la marine marchande, qu'il est pratiquement impossible de maintenir ce facteur dans des compartiments particuliers ; dans ce cas, le ministre chargé de la marine marchande pourra accorder des tolérances en ce qui concerne ces compartiments, dans la mesure qui lui paraîtra justifiée par les circonstances, à condition toutefois que le compartiment extrême arrière et le plus grand nombre possible des compartiments avant compris entre la cloison d'abordage et l'extrémité arrière de la tranche des machines n'aient pas une longueur dépassant la longueur admissible.

Article 145. — *Double-fond.*

Le ministre chargé de la marine marchande peut accorder l'exemption d'un double-fond dans toute partie compartimentée suivant un facteur de cloisonnement ne dépassant pas 0,50, s'il

reconnaît que l'installation d'un double-fond dans cette partie ne serait pas compatible avec les caractéristiques de base et l'exploitation normale du navire.

Article 146. — *Manœuvre des portes étanches à glissières.*

Les prescriptions de l'article 84, paragraphe 6, sont remplacées par les suivantes :

« Toutes les portes étanches à glissières doivent être manœuvrées au moyen d'une source d'énergie et pouvoir être fermées simultanément d'un poste de manœuvre situé sur la passerelle. Cependant s'il n'y a, compte tenu des portes des entrées des tunnels des lignes d'arbres, des conduits de ventilation ou de tirage forcé, qu'une seule porte étanche et, qu'en outre, celle-ci se trouve placée dans les locaux de machines de la tranche des machines, le ministre chargé de la marine marchande peut autoriser l'emploi de la manœuvre à main seulement pour toutes les portes précitées. »

C. — Navires des troisième, quatrième et cinquième catégories.

Article 147. — *Dérogations.*

Le ministre chargé de la marine marchande, sur avis de la commission centrale de sécurité, peut exempter d'une prescription quelconque du présent décret les navires des troisième, quatrième et cinquième catégories, s'il est considéré que cette prescription n'est ni raisonnable, ni nécessaire, compte tenu de la navigation pratiquée par ces navires.

TITRE II

NAVIRES AUTRES QUE LES NAVIRES A PASSAGERS

Navires des première et deuxième catégories.

CHAPITRE Ier

Navires de charge.

Article 148. — *Dispositions d'ensemble relatives à la construction de la coque.*

Les prescriptions des articles 23 à 29 et de l'article 31 du chapitre Ier du titre I « Navires à passagers » sont aplicables.

L'article 30 est remplacé par l'article 149 ci-dessous.

Article 149. — *Moyens d'évacuation.*

1. Les locaux habités, les locaux de service et les locaux de machines où le personnel est susceptible, en service, de se trouver ou de circuler même temporairement doivent être pourvus de moyens d'évacuation, escaliers et échelles, assurant la sortie rapide depuis chacun des locaux jusqu'au pont supérieur.

Les moyens normaux établis pour l'accès depuis le pont supérieur à un local ou compartiment sont pris en considération comme moyen de retraite.

Les dispositions, le nombre et les dimensions des escaliers permettant d'assurer une échappée vers l'extérieur doivent être approuvés par le ministre chargé de la marine marchande.

2. Le compartiment de l'appareil propulsif principal doit être pourvu d'au moins une échappée praticable, offrant au personnel un moyen de retraite qui n'exige pas la traversée d'une porte étanche et à laquelle on peut accéder par deux voies aussi éloignées que possible l'une de l'autre à leur départ et distinctes au moins jusqu'au parquet supérieur. Si un autre moyen de retraite est offert au travers d'une porte étanche, une seule voie est exigée ; toutefois elle doit, au départ, se trouver aussi éloignée que possible de la porte étanche précitée.

3. Dans tout compartiment contenant un générateur de vapeur ou des machines principales à vapeur, il doit exister au moins deux issues, aussi écartées que possible l'une de l'autre. L'une doit être dirigée vers le haut, l'autre doit permettre d'éviter les effets d'une fuite de vapeur dans le haut du compartiment. Cette dernière issue, seule, peut comporter la traversée d'une porte étanche.

4. Tout tunnel de ligne d'arbre doit être pourvu d'une échappée praticable offrant au personnel un moyen de retraite qui n'exige pas la traversée d'une porte étanche. Cette échappée n'est pas exigée à bord des navires ayant moins de 2.000 tonneaux de jauge brute.

Article 150. — *Distribution des cloisons.*

1. Tous les navires doivent avoir une cloison étanche d'abordage, placée à une distance de la perpendiculaire avant égale à 5 p. 100 au moins de la longueur du navire et à 5 p. 100 au plus de la longueur du navire plus 3,05 mètres. Sur les navires de types spéciaux, cette dernière valeur peut être majorée avec l'accord du ministre chargé de la marine marchande. Il peut être également accepté des dérogations à cette valeur maximum si l'étrave est fortement inclinée sous la flottaison.

2. Les navires doivent avoir une cloison étanche au droit du ou des presse-étoupe de sortie d'arbre porte-hélice.

3. L'ensemble des compartiments des machines et des chaufferies doit être limité tant à l'avant qu'à l'arrière par une cloison étanche.

4. La distribution des cloisons étanches entre la cloison d'abordage et celle du presse-étoupe doit être telle que la distance entre deux cloisons quelconques n'excède pas 30,50 mètres.

Des dérogations à cette règle peuvent être toutefois accordées par le ministre chargé de la marine marchande sur demande écrite de l'armateur ; des renforcements (cloisons partielles ou anneaux porqués) assurant l'indéformabilité des sections transversales peuvent être alors exigés.

5. La cloison d'abordage doit s'élever dans tous les cas jusqu'au pont continu le plus élevé. Dans le cas de navires à faible franc-bord et munis d'un long gaillard, le ministre chargé de la marine marchande peut exiger le prolongement de la cloison d'abordage jusqu'au pont du gaillard. Les autres cloisons, à l'exception de celles du presse-étoupe, doivent s'élever jusqu'au pont de franc-bord.

Lorsque les cloisons ne s'élèvent pas jusqu'au pont continu le plus élevé, des dispositions doivent être prises pour assurer la solidité de la structure entre le pont de franc-bord et le pont continu le plus élevé.

6. La cloison du presse-étoupe peut ne pas s'élever jusqu'au pont de franc-bord. Elle doit alors s'arrêter sur une plate-forme ou un pont de construction étanche situé au-dessus de la flottaison en charge. Il y a lieu de prévoir un anneau porqué ou une cloison partielle dans le prolongement de la cloison jusqu'au pont continu le plus élevé.

Article 151. — *Subdivision du double-fond.*

Les prescriptions des articles 72 et 73 sont applicables.

Article 152. — *Ouvertures dans le cloisonnement étanche.*

1. Le nombre des ouvertures pratiquées dans les cloisons étanches doit être réduit au minimum compatible avec les dispositions générales et les besoins de l'exploitation du navire ; ces ouvertures doivent être pourvues de dispositifs de fermeture étanche satisfaisants.

2. Si des tuyautages, dalots, câbles électriques, etc. traversent le cloisonnement étanche, des dispositions doivent être prises pour maintenir l'intégrité de l'étanchéité des éléments de cloisons ou de ponts intéressés.

3. Aucune porte ou trou d'homme n'est admis dans la cloison d'abordage au-dessous du pont de franc-bord.

4. Il ne doit exister sur la cloison d'abordage ni vanne ni robinet débouchant directement dans les compartiments. Sur les autres cloisons étanches exigées par les alinéas 2 et 3 de l'article 150, la mise en place de tels sectionnements doit être évitée dans la mesure du possible. Si de tels sectionnements sont cependant prévus, ils doivent être en tout temps accessibles et susceptibles d'être manœuvrés d'un point accessible situé au-dessus du pont de franc-bord. Des indicateurs doivent permettre de vérifier si ces sectionnements sont ouverts ou fermés.

5. S'il est prévu sur la cloison d'abordage sous le pont de franc-bord une aspiration pour le service du liquide contenu dans le coqueron avant et si le tuyautage correspondant traverse une cale à marchandises ou un compartiment destiné à contenir du combustible liquide, ce tuyautage doit être muni d'une vanne commandée d'un point situé au-dessus du pont de franc-bord et dont le corps est fixé à la cloison d'abordage à l'intérieur du coqueron.

Si le coqueron avant est divisé pour recevoir deux espèces de liquides différentes, le ministre chargé de la marine marchande peut autoriser, si cette disposition est pratiquement nécessaire, la traversée de la cloison d'abordage au-dessous du pont de franc-bord par deux tuyaux, sous réserve que chacun d'eux satisfasse aux prescriptions précédentes.

6. L'emploi de panneaux métalliques démontables fixés sur le cloisonnement étanche peut être autorisé, sous réserve que ces panneaux soient toujours en place avant l'appareillage ; ces panneaux ne peuvent être enlevés à la mer si ce n'est en cas d'impérieuse nécessité. Les précautions nécessaires doivent être prises au montage pour rétablir l'étanchéité du joint.

7. Les portes établies dans les cloisons étanches doivent être munies d'un système de fermeture étanche, pouvant se manœuvrer à proximité de la porte de chaque côté de la cloison et d'un point situé au-dessus de la flottaison en charge. Elles doivent être munies d'indicateurs d'ouverture et de fermeture permettant de vérifier de chaque poste de commande si la porte est ouverte ou fermée.

Toutefois, dans les parties du navire affectées à l'équipage ainsi que dans les locaux situés dans l'entrepont immédiatement en-dessous du pont de franc-bord, la commande à distance n'est pas exigée. Les portes peuvent être manœuvrées sur place de chaque côté de la cloison. Elles peuvent être du type à charnières.

Article 153. — *Ouvertures dans le bordé extérieur.*

1. La disposition et l'efficacité des moyens de fermeture de toutes les ouvertures pratiquées dans la muraille extérieure du navire doivent correspondre au but à réaliser et à l'emplacement où ils sont fixés.

Le nombre de dalots, tuyaux de décharge sanitaire et autres ouvertures similaires dans le bordé extérieur doit être réduit au minimum, soit en utilisant chaque orifice de décharge pour le plus grand nombre possible de tuyaux sanitaires ou autres, soit de toute autre manière estimée satisfaisante par le ministre chargé de la marine marchande.

2. Les hublots situés dans la muraille en-dessous du pont de franc-bord doivent satisfaire à la règle XXVIII de la convention internationale sur les lignes de charge de 1930.

3. Les hublots et leurs tapes qui ne sont pas accessibles en cours de navigation doivent être fermés et condamnés avant l'appareillage.

4. Aucun hublot ne peut être établi dans les locaux affectés exclusivement au transport de charbon ou de marchandises. Si un local comportant des hublots est destiné à transporter accidentellement du charbon ou des marchandises, les hublots doivent être du type muni de tape. Ces hublots et leurs tapes doivent être fermés hermétiquement avant embarquement du charbon et des marchandises.

5. Il est interdit de prévoir des coupées, portes de chargement, sabords à charbon et portes de mazoutage dont le point le plus bas serait situé au-dessous de la ligne de charge. Toutefois, des dérogations justifiées par des trafics particuliers peuvent être accordées par le ministre chargé de la marine marchande.

6. *a*) Toutes les prises d'eau, sorties d'eau, décharges sanitaires doivent être disposées de façon à empêcher toute introduction accidentelle d'eau dans le navire ;

b) Les prises et sorties d'eau communiquant avec des machines doivent être pourvues de robinets ou de vannes placés directement sur le bordé ou sur les caissons ou boîtes d'entrée ou de sortie d'eau. Ces robinets ou vannes doivent être facilement accessibles ;

c) Chaque décharge sanitaire séparée partant de locaux situés au-dessous du pont de franc-bord et traversant le bordé extérieur doit être pourvue :

Soit d'un clapet automatique de non-retour fixé directement sur le bordé et muni d'un moyen de fermeture directe, manœuvrable d'un point situé au-dessus du pont de franc-bord ;

Soit de deux clapets automatiques de non-retour dont l'un est fixé directement sur le bordé sans moyen de fermeture directe et dont l'autre est placé de telle sorte qu'il soit toujours accessible pour être visité dans les circonstances normales de service. Ce clapet doit être d'un type restant fermé avec une gîte permanente de 15° d'un bord ou de l'autre ;

d) Lorsqu'on emploie des clapets de non-retour à commande de fermeture directe, les postes de manœuvres au-dessus du pont de franc-bord doivent toujours être facilement accessibles, et ils doivent comporter, en outre, des indicateurs d'ouverture et de fermeture ;

e) Des crépines démontables de section de passage suffisante sont installées sur bordé, au droit des prises d'eau, en vue d'éviter, dans toute la mesure du possible, l'introduction de tout corps étranger susceptible d'empêcher la manœuvre de fermeture de leur sectionnement. Des dispositifs pour leur nettoyage doivent être prévus ;

f) Les portions de tuyautages d'entrée d'eau, de sortie d'eau ou de décharge aboutissant sur le bordé au-dessous du pont de franc-bord doivent comporter une partie coudée de construction robuste mais assurant une certaine flexibilité en cas d'accostage ou d'échouage. Cette partie coudée doit être située entre l'attache du tuyautage sur le bordé ou le caisson d'entrée ou de sortie d'eau et le premier point fixe, pont ou cloison, appareil ou collecteur, que le tuyautage doit rencontrer.

Ces portions de tuyautages ainsi que les sectionnements qu'elles peuvent comporter doivent être convenablement protégés contre les chocs et avaries pouvant survenir pendant les manutentions.

Lorsque les tuyaux aboutissant au bordé de carène doivent traverser une double-coque, ou un double-fond, des dispositions particulières doivent être prises pour maintenir en toutes circonstances l'intégrité de la double-coque ou du double-fond.

Article 154. — *Stabilité.*

1. Tout navire doit subir après son achèvement, ou à la rigueur peu avant celui-ci, un essai permettant de déterminer les éléments de stabilité.

2. Le capitaine doit recevoir par écrit tous les renseignements de l'expérience de stabilité et des calculs effectués pour la détermination de la stabilité du navire à l'état intact dans les différentes conditions d'exploitation, en tenant compte des carènes liquides qui peuvent exister dans les soutes et water-ballasts.

Article 155. — *Prescriptions particulières relatives aux essais d'étanchéité.*

1. Les coquerons avant et arrière ainsi que les compartiments du double fond doivent être soumis à un essai par remplissage sous une hauteur d'eau limitée à la ligne de charge maximum ou à la hauteur indiquée ci-après si celle-ci est plus grande.

Lorsque ces compartiments sont destinés à renfermer des liquides, ils doivent être éprouvés sous une charge d'eau s'élevant jusqu'au niveau le plus élevé que peut atteindre, en service, le liquide dans le tuyau du trop-plein avec un minimum de 900 mm au-dessus du plafond.

Pour les compartiments destinés au combustible le minimum de 900 mm est remplacé par les valeurs indiquées à l'article relatif aux « essais et épreuves des compartiments ou caisses destinées à contenir du combustible liquide » du décret sur les installations de machines.

2. Tous les compartiments destinés à être remplis par communication avec la mer doivent être soumis à l'essai prescrit ci-dessus pour les coquerons et double fond.

L'étanchéité des cloisons étanches, ponts, tambours, tunnels, portes étanches, est vérifiée par des essais. Ces essais peuvent être effectués à la lance, sous une pression d'eau de 2 Kg/cm² au minimum.

Article 156. — *Mentions au journal de bord des manœuvres d'ouverture et de fermeture.*

Toutes les ouvertures qui doivent rester fermées à la mer, en application des articles 152 et 153 doivent être effectivement fermées avant l'appareillage.

Mention des heures de fermeture des organes ainsi visés devra être faite au journal de bord.

Article 157. — *Installations de pompage et d'évacuation des eaux.*

1. Sauf indications spécifiées ci-après, les dispositions des articles 126 à 138 relatives aux installations de pompage et d'évacuation des eaux des navires à passagers de 1re catégorie sont applicables aux navires de charge des 1re et 2e catégories, à l'exception des dispositions des articles 128 (§§ 1 et 2), 132 (§ 2) et 134.

2. Les prescriptions de l'article 127 (§§ 1 et 2) sont modifiées de la manière suivante : les navires de charge sont pourvus d'au moins deux pompes d'assèchement mues par une source d'énergie et d'un débit satisfaisant aux prescriptions de l'article 129, l'une d'entre elles pouvant être attelée à la machine principale.

3. Les prescriptions de l'article 130 (§§ 1 et 2) sont modifiées de la manière suivante : dans chaque compartiment principal de la tranche des machines, il est prévu au moins une aspiration directe reliée à une pompe d'assèchement indépendante. Cette aspiration a une section au moins égale à celle du collecteur principal d'assèchement.

4. Les diamètres du collecteur principal d'assèchement et des branchements sont calculés ainsi qu'il est dit à l'article 133 mais le facteur C qui représente le creux hors membres (en mètre) du navire est mesuré au pont de franc-bord.

5. Les tuyaux de sonde et de dégagement d'air dont il est question à l'article 136 doivent avoir par rapport au pont de franc-bord des navires de charge les mêmes dispositions que celles prévues par rapport au pont de cloisonnement des navires à passagers.

CHAPITRE II

Navires destinés au transport des hydrocarbures liquides. Dispositions spéciales.

Article 158. — *Navires visés par le présent chapitre.*

Les dispositions du présent chapitre concernent les navires destinés au transport d'hydrocarbures liquides à la température ambiante et à la pression atmosphérique. Pour désigner ces navires, il est fait usage dans ce qui suit de la dénomination « navires citernes ».

L'article 137 et les articles 148 à 156 s'appliquent aux navires citernes sous réserves des dispositions spéciales ci-dessous.

Les navires destinés au transport d'hydrocarbures liquéfiés sous pression ou à la pression atmosphérique à très basse température (butane, propane, etc.) font l'objet de prescriptions particulières.

Article 159. — *Disposition des citernes.*

Les citernes destinées au transport des hydrocarbures liquides doivent, sauf dérogation accordée par le ministre chargé de la marine marchande, être constituées par un cloisonnement de la coque et ne pas laisser d'espace vide entre elles et le bordé extérieur du navire. Ces citernes sont généralement groupées dans le milieu du navire et constituent la tranche des citernes. Toutefois cette prescription ne concerne pas les citernes éventuellement réservées au ballastage qui sont maintenues vides quand le navire est en pleine charge.

Des citernes indépendantes sont cependant autorisées pour le transport des hydrocarbures dont le point d'éclair est égal ou supérieur à 65° C ainsi que pour les navires effectuant une navigation dans l'intérieur des ports et rades.

L'utilisation d'une citerne située dans la tranche des citernes de cargaison comme soute à combustible de réserve est autorisée à condition que les dispositions de réchauffage de cette citerne et des citernes voisines ne soient pas dangereuses compte tenu de la nature du combustible et des produits transportés et sous réserve que les cloisons soient entièrement soudées. L'échantillonnage des cloisons des citernes prévues pour cet usage doit tenir compte de ce mode d'utilisation. Le tuyautage permettant de remplir la soute de réserve ou d'aspirer le combustible doit être entièrement distinct du tuyautage de cargaison desservant les citernes. Il doit être obturé par des joints pleins en cas d'utilisation de la citerne comme citerne de chargement.

De même des joints doivent permettre d'obturer les tuyautages de cargaison desservant de telles citernes lorsqu'elles sont utilisées comme soutes.

Les citernes doivent être subdivisées par des cloisons étanches de telle façon que la stabilité du navire soit suffisante.

Article 160. — *Séparation de la cargaison.*

La tranche des citernes doit être isolée des compartiments avant et de l'appareil propulsif par des cofferdams limités par des cloisons étanches aux hydrocarbures.

Ces cofferdams doivent s'étendre du fond du navire jusqu'au pont sur toute la largeur du navire. La distance entre cloisons doit être suffisante pour permettre leur visite sans difficulté. Une chambre de pompes placée à l'une des extrémités de la tranche des citernes peut tenir lieu de cofferdam. Une citerne soit vide, soit utilisée pour le transport d'hydrocarbures de point d'éclair égal ou supérieur à 65° C, peut également tenir lieu de cofferdam à condition de ne pas être contiguë à un local réservé à l'équipage ou à des passagers et sous réserve que les cloisons soient entièrement soudées.

Aucun local habité ni local de service ne doit être établi sur le pont formant plafond d'une citerne à fret. Toutefois, cette disposition peut être acceptée s'il existe au-dessus du pont un espace vide de 500 mm au moins ou un espace de 80 mm au moins complètement rempli d'un produit bitumineux ou équivalent. Les précautions nécessaires doivent être prises pour éviter la formation de poches d'air lors du remplissage.

Article 161. — *Panneaux.*

Les panneaux des citernes doivent être fermés par des couvercles métalliques étanches, sous réserve que des dispositions convenables soient prises pour l'évacuation des gaz et vapeurs émis par la cargaison.

Article 162. — *Taux de remplissage des citernes.*

Le taux de remplissage des citernes doit être déterminé sous l'autorité du capitaine de façon que l'expansion du liquide, dans les plus chaudes circonstances climatiques, ne cause pas de débordements.

Article 163. — *Essais.*

Les prescriptions de l'article 155 sont applicables.

Les épreuves hydrauliques des citernes et cofferdams seront effectuées conformément aux règles prescrites par une société de classification agréée.

Article 164. — *Installations de pompage et d'évacuation des eaux des navires citernes.*

1. Sauf modifications spécifiées ci-après, les dispositions de l'article 157 relatives aux installations de pompage et d'évacuation des eaux des navires de charge des 1re et 2e catégories sont applicables aux navires-citernes des 1re et 2e catégories.

2. Par dérogation aux prescriptions de l'article 128 (§ 3), les dispositions suivantes sont applicables aux navires-citernes :

a) Les citernes de cargaison sont asséchées soit au moyen du circuit de cargaison soit au moyen d'un circuit spécial réservé à ce seul usage et n'ayant aucune communication avec des compartiments situés en dehors de la tranche des citernes.

b) Les chambres des pompes sont asséchées au moyen des pompes mues par une source d'énergie ou par des éjecteurs. Les pompes de cargaison ou les pompes d'assèchement des citernes de cargaison peuvent être utilisées à cet effet sous réserve que simultanément :

Des clapets de non-retour soient prévus sur les aspirations d'assèchement des chambres des pompes ;

Un organe de sectionnement soit prévu entre l'aspiration des pompes et le collecteur d'assèchement des chambres des pompes.

En aucun cas, les tuyautages d'assèchement des chambres des pompes ne peuvent pénétrer dans les compartiments de la tranche des citernes.

c) Les compartiments situés à l'avant du cofferdam avant sont asséchés au moyen d'une pompe mue par une source d'énergie et située en principe dans l'un de ces compartiments.

d) Les cofferdams sont asséchés soit au moyen de pompes à bras, soit au moyen de pompes mues par une source d'énergie, soit au moyen d'éjecteurs. Les dispositions énoncées en *b* ci-dessus pour l'assèchement des chambres des pompes sont applicables à l'assèchement des cofferdams. Toutefois, lorsque les cofferdams peuvent être utilisés comme compartiments de ballastage, ils peuvent être vidés au moyen d'une pompe de ballast située dans l'un des compartiments de la tranche des machines ou dans l'une des chambres des pompes, sous réserve que les aspirations correspondantes soient branchées directement sur cette pompe et non sur un collecteur quelconque de la tranche des machines.

3. Par dérogation aux prescriptions de l'article 133 (§ 1), le diamètre du collecteur principal d'assèchement est celui du tuyau d'emploi courant le plus voisin du diamètre calculé par la formule ci-après :

$$d_1 = 1{,}68 \sqrt{L' (B + C) + 25}$$

dans laquelle :

$L' = L - L_t$

L_t = longueur, en mètres, de la tranche des citernes, L et B ayant respectivement la même signification que dans la formule figurant à l'article 133, C étant le creux hors membres (en mètres) du navire mesuré au pont.

Toutefois, la section du collecteur principal d'assèchement ne doit pas être inférieure au double de la section des aspirations dans le compartiment des machines déterminée conformément aux prescriptions de l'article 157 (§ 3).

4. L'article 137 est complété comme suit : s'il est nécessaire de faire passer les tuyaux de dalotage et de décharges sanitaires à travers les citernes de cargaison, des dispositions sont prises pour que le nombre de tels tuyaux soit réduit au minimum. Les portions de tuyaux de dalotage et de décharges sanitaires traversant les citernes de cargaison sont en acier et ne comportent que des joints soudés dont le nombre est aussi réduit que possible. L'épaisseur minimum de ces tuyaux est de 15 millimètres.

Article 165. — *Installations particulières à la cargaison.*

1. Il est prévu un système entièrement indépendant de pompes et de tuyautages fixes permettant d'assurer les mouvements de la cargaison d'hydrocarbures liquides ainsi qu'éventuellement les mouvements d'eau de mer pour ballastage dans les citernes de cargaison. Les tuyautages de cargaison ne desservent et ne traversent pas d'autres compartiments que les citernes de cargaison et les chambres des pompes.

2. Les chambres des pompes sont séparées des autres compartiments du navire par des cloisons étanches aux hydrocarbures liquides et ne comportent, en particulier, aucune communication directe avec les compartiments de la tranche des machines. Elles comportent des moyens d'accès faciles en tout temps et sont munies d'un système efficace de ventilation réalisé de façon à éviter tout risque de formation d'étincelles dans toutes les circonstances normalement prévisibles.

3. Les pompes de cargaison ne peuvent être utilisées que pour les mouvements de liquide dans les citernes de cargaison sauf dérogation prévue à l'article 164 (§ 2). Lorsque ces pompes sont entraînées par des machines situées dans un compartiment autre que les chambres de pompes, les presse-étoupe prévus pour le passage des arbres d'entraînement sont étanches au gaz et sont conçus de façon à éviter tout échauffement et à compenser les délignages éventuels. Les pompes de cargaison doivent pouvoir être contrôlées sur place ainsi que d'un endroit situé à l'extérieur des chambres des pompes.

4. Chaque citerne de cargaison est munie à sa partie supérieure d'un tuyau de dégagement de gaz de dimensions suffisantes pour éviter toute surpression excessive. Les tuyaux de dégagement de gaz des différentes citernes sont branchés sur un ou plusieurs collecteurs aboutissant à 2,50 mètres au moins au-dessus du pont et à trois mètres au moins de tout appareil électrique non antidéflagrant. L'orifice supérieur des collecteurs de dégagement de gaz est muni d'un capuchon amovible en toile métallique. Des sectionnements sont prévus sur les tuyaux de dégagement de gaz des citernes de façon à permettre de les isoler les unes des autres.

Les circuits de dégagement de gaz des citernes de cargaison sont indépendants des circuits de dégagement d'air des autres compartiments du navire et notamment des soutes et des cofferdams.

Lorsque des compartiments de la tranche des citernes peuvent être, en application de l'article 159, utilisés comme soutes à combustible, des joints pleins permettent d'isoler ces compartiments de l'installation de dégagement de gaz des citernes de cargaison.

5. Les citernes éventuellement réservées au ballastage ne doivent pas être desservies par le circuit des tuyautages de cargaison. Les mouvements d'eau de mer pour ballastage d'une citerne sont effectués à l'aide d'un circuit n'ayant aucune communication avec des compartiments situés en dehors de la tranche des citernes.

Les dégagements d'air des citernes de ballastage sont entièrement distincts du circuit des dégagements de gaz des citernes de cargaison tel qu'il est défini en 4. Ils sont munis à leur extrémité libre d'un capuchon amovible en toile métallique.

Article 166. — *Cas particulier des navires transportant des hydrocarbures liquides de point d'éclair supérieur à 65°C.*

Le ministre chargé de la marine marchande peut, sur avis de la commission centrale de sécurité, accorder des dérogations aux prescriptions des articles 164 et 165 pour les navires destinés exclusivement au transport d'hydrocarbures liquides de point d'éclair égal ou supérieur à 65°C.

E. — Navires des troisième, quatrième et cinquième catégories.

Article 167. — *Dérogations.*

Le ministre chargé de la marine marchande, sur avis de la commission centrale de sécurité, peut exempter d'une prescription quelconque du présent décret les navires des 3e, 4e et 5e catégories s'il est considéré que cette prescription n'est ni raisonnable, ni nécessaire, compte tenu de la navigation pratiquée par ces navires.

Article 168. — *Mise en application.*

Le présent décret est applicable aux navires dont la quille sera posée après la date de sa signature.

Le ministre chargé de la marine marchande peut également imposer l'application du présent décret aux navires en service qui subiront une refonte après la date de signature du présent décret, dans les parties refondues et dans la mesure où il le jugera possible et raisonnable après consultation de la commission centrale de sécurité.

Article 169.

Le ministre des travaux publics et des transports est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 3 décembre 1959.

MICHEL DEBRÉ.

Par le Premier ministre :

Le ministre des travaux publics et des transports,

ROBERT BURON.

MINISTERE DE L'INDUSTRIE

Comité régional de la distribution de l'électricité de la région de Nantes.

Par arrêté du 1er décembre 1959, M. Chouan, président de la chambre d'agriculture d'Ille-et-Vilaine, est nommé membre du comité régional de la distribution de l'électricité de la région de Nantes, au titre de représentant des organisations agricoles, en remplacement de M. Le Leannec.

Section du conseil supérieur de l'électricité et du gaz chargée d'examiner les demandes en revision ou en résiliation des contrats de concession ou d'affermage de distribution de gaz.

Par arrêté du 1er décembre 1959, est nommé membre suppléant de la section du conseil supérieur de l'électricité et du gaz, chargée d'examiner les demandes en revision ou en résiliation des contrats de concession ou d'affermage de distribution de gaz, en tant que représentant des collectivités locales.

M. Garnier, conseillier général, président de la régie d'électricité de Loir-et-Cher, en remplacement de M. Guillou.

Ecole nationale supérieure des mines de Paris.

Par arrêté en date du 26 novembre 1959, M. le docteur Bouttier (Daniel) a été nommé, à compter du 1er octobre 1959, en qualité, d'une part, de médecin de l'école nationale supérieure des mines de Paris, d'autre part, de professeur d'hygiène industrielle à occupation accessoire de cet établissement.

Par arrêté en date du 26 novembre 1959, M. Wyon (Gérard-Joseph), ingénieur des arts et métiers, a été nommé et titularisé, à compter du 1er octobre 1959, en qualité de chef de travaux pratiques de métallurgie générale à occupation principale de l'école nationale supérieure des mines de Paris.

MINISTERE DE L'AGRICULTURE

Décret n° 59-1372 du 4 décembre 1959 relatif aux modalités de répartition et de recouvrement de la cotisation supplémentaire due par les exploitants agricoles employant plus de six cents journées par an de main-d'œuvre salariée.

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'agriculture et du ministre des finances et des affaires économiques,

Vu le code rural, et notamment l'article 1062;

Vu l'ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1958 portant loi de finances pour 1959, et notamment les articles 17, 20, 91 et 96;

Vu le décret n° 59-576 du 24 avril 1959 fixant les modalités de répartition et de recouvrement de la cotisation supplémentaire due par les exploitants agricoles employant plus de six cents journées par an de main-d'œuvre salariée,

Décrète :

Art. 1er. — L'article 5 du décret susvisé du 24 avril 1959 est modifié ainsi qu'il suit :

« *Art.* 5. — Les écritures concernant l'émission... » (le reste sans changement).

Art. 2. — Sont abrogées les dispositions de l'article 7, dernier alinéa, du décret susvisé du 24 avril 1959, ainsi que celles qui ont pu être prises pour son application.

Art. 3. — Le ministre de l'agriculture, le ministre des finances et des affaires économiques et le secrétaire d'Etat aux finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 4 décembre 1959.

MICHEL DEBRÉ.

Par le Premier ministre:

Le ministre de l'agriculture,
HENRI ROCHEREAU.

Le ministre des finances et des affaires économiques,
ANTOINE PINAY.

Le secrétaire d'Etat aux finances,
VALÉRY GISCARD D'ESTAING.

MINISTERE DU TRAVAIL

Liste d'admissibilité à l'emploi de rédacteur stagiaire des directions régionales de la sécurité sociale.

Rectificatif au *Journal officiel* du 3 novembre 1959, page 10470, 2e colonne:

Concours du 21 juillet 1959.

Au lieu de:	Lire:
8 Mme Isquiervo, née Bru.	8 Mme Isquierdo, née Bru.

MINISTERE DE LA SANTE PUBLIQUE ET DE LA POPULATION

Sources d'eau minérale.

Par arrêté en date du 24 novembre 1959, l'autorisation accordée, par arrêté ministériel du 7 juillet 1894, d'exploiter, en tant que source d'eau minérale, le captage « du Mont-Martel », à Château-Thierry, inexploité depuis plus de cinq ans, a été révoquée.

Commission centrale d'aide sociale.

Par arrêté du 3 décembre 1959, M. Gentot (Michel), auditeur au conseil d'Etat, est nommé rapporteur auprès de la commission centrale d'aide sociale à compter du 15 octobre 1959.

Inspection de la santé.

Par arrêté du 30 novembre 1959, M. le docteur Bal (Christian-Paul), médecin inspecteur principal de la santé de 4e échelon, est placé en position de disponibilité pour une période de trois ans à compter du 12 août 1957.

Par arrêté du 30 novembre 1959, Mlle le docteur Seguin (Françoise), médecin inspecteur de la santé de 4e échelon, est placée en position de disponibilité pour une période de trois ans à compter du 1er septembre 1959.

MINISTERE DE LA CONSTRUCTION

Revision d'un projet d'aménagement.

Par arrêté en date du 16 novembre 1959, pris en application de l'article 33 du décret n° 58-1463 du 31 décembre 1958, la révision du projet d'aménagement de la commune de Fresselines (Creuse) est ordonnée.

Le nouveau plan d'urbanisme directeur sera instruit et approuvé dans les conditions fixées aux décrets n° 58-1463 du 31 décembre 1958 relatif aux plans d'urbanisme et n° 59-1089 du 21 septembre 1959 relatif à l'établissement et à l'instruction des plans d'urbanisme.

Dissolution d'associations syndicales de reconstruction.

Par arrêté en date du 27 novembre 1959, l'association syndicale de reconstruction de Moulinet (Alpes-Maritimes) est dissoute.

La liquidation de l'association syndicale de reconstruction de Moulinet sera assurée, sous le contrôle du directeur départemental, directeur du centre de règlement des dommages de guerre de Marseille, par M. Michel Couturier, ingénieur principal titulaire à la direction départementale du ministère de la construction des Alpes-Maritimes, commissaire à la reconstruction près l'association syndicale de reconstruction de Moulinet. M. Michel Couturier sera investi à cet effet des pouvoirs les plus étendus, notamment de ceux prévus à l'article 37 du décret n° 59-452 du 21 mars 1959.

Par arrêté en date du 27 novembre 1959, l'association syndicale de reconstruction de Maizy-sur-Aisne (Aisne) est dissoute.

Il est mis fin aux fonctions exercées par M. Renaud en qualité de commissaire auprès de l'association syndicale de reconstruction de Maizy-sur-Aisne.

MINISTERE DE L'INFORMATION

Commission mixte pour l'allégement des charges téléphoniques des journaux et agences de presse.

Par arrêté en date du 27 novembre 1959, MM. Gaudy et Vaillard sont désignés, en remplacement de MM. Cuvillon et Nahon, comme membres de la commission mixte instituée par l'article 5 du décret du 6 septembre 1952 portant règlement d'administration publique pour l'application de l'article 3 de la loi n° 51-633 du 24 mai 1951 instituant un tarif réduit pour certaines communications téléphoniques interurbaines à destination des journaux et agences de presse.

EMPLOIS RESERVES

NOMINATIONS

Ministère des finances et des affaires économiques.

Par arrêtés en date des 26 octobre et 23 novembre 1959, ont été nommés receveurs buralistes de 1re classe, en application des dispositions du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre, les candidats désignés ci-après:

MM. Mary (Daniel), à Toury (Eure-et-Loir).
Sabatier (Henri), à Chablis (Yonne).

INFORMATIONS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLEE NATIONALE

1re SESSION ORDINAIRE DE 1959-1960

Ordre du jour du mardi 8 décembre 1959.

A seize heures. — SÉANCE PUBLIQUE

1. — Discussion, en deuxième lecture, du projet de loi (n° 400) portant réforme du contentieux fiscal et divers aménagements fiscaux (rapport n° 427 de M. Marc Jacquet, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan).

2. — Suite de la discussion du projet de loi (n° 392) modifiant et complétant l'ordonnance n° 58-1341 du 27 décembre 1958 instituant une nouvelle unité monétaire (rapport n° 424 de M. Marc Jacquet, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan).

3. — Discussion du projet de loi (n° 359) relatif à l'assurance vieillesse agricole et à la réparation des accidents du travail agricole (rapport n° 430 de M. Coumaros, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

4. — Discussion du projet de loi (n° 317) portant ratification du décret n° 59-1185 du 20 octobre 1959 suspendant provisoirement la perception des droits de douane d'importation applicables au lait complet ou écrémé (rapport n° 432 de M. Le Bault de la Morinière au nom de la commission de la production et des échanges).

Convocations de commissions.

La **commission des affaires culturelles, familiales et sociales** se réunira le mercredi 9 décembre 1959, à dix heures trente (salle Colbert):

I. — Nomination de rapporteurs pour:

Le projet de loi (n° 428) (régime d'assurance vieillesse des membres du cadre auxiliaire de l'enseignement français à l'étranger);

La proposition de loi (n° 349) de M. Hénault (chiropractors);

La proposition de loi (n° 351) de M. Pasquini (exercice illégal de la médecine);

La proposition de loi (n° 383) de M. Denvers (silicose et asbestose professionnelles).

II. — Rapport de M. Guillon sur le projet de loi (n° 319) (organisation mondiale de la santé).

III. — Rapport de M. Lacaze sur la proposition de loi (n° 297) de M. Tomasini (allocation de vieillesse aux artisans, commerçants et industriels français du Maroc et de Tunisie).

IV. — Rapport de M. Claudius Petit sur la proposition de loi (n° 289) de M. René Pleven (coordination des régimes de retraites complémentaires).

V. — Rapport de M. Moulessehoul sur le projet de loi (n° 425) (promotion sociale en Algérie).

La **commission des affaires étrangères** se réunira le jeudi 10 décembre 1959, à dix heures (local du 9e bureau):

I. — Nomination de rapporteurs pour:

— la convention d'établissement franco-américaine;

— les accords franco-vietnamiens.

II. — Nomination d'un rapporteur pour avis pour la proposition de loi (n° 297) de M. Tomasini tendant à étendre aux artisans, industriels et commerçants français du Maroc et de Tunisie le bénéfice de la loi n° 48-101 du 17 janvier 1948.

III. — Communications du président.

IV. — Audition de M. Jacques Soustelle, ministre délégué auprès du Premier ministre, sur le projet de loi autorisant la ratification du traité franco-éthiopien.

V. — Nomination d'un rapporteur pour le projet de loi (n° 401) autorisant la ratification du traité franco-éthiopien. Examen du rapport.

La **commission de la défense nationale et des forces armées** se réunira le mercredi 9 décembre 1959, à neuf heures trente (local du 7e bureau):

I. — Rapport de M. Tebib sur le projet de loi (n° 429), adopté par le Sénat, portant dérogation transitoire à certaines dispositions sur le recrutement et l'avancement des officiers des armées, en vue de faciliter aux Français musulmans l'accès aux différents grades d'officiers.

II. — Rapport de M. Frie sur la proposition de loi (n° 291) de MM. Quinson et Jean-Paul David relative aux conditions de prise de rang des sous-lieutenants de réserve titulaires de certains diplômes et ayant bénéficié de sursis d'études.

III. — Exposé de M. Khorsi sur la situation en Kabylie.

IV. — Exposés de M. Noiret et de M. Bourgoin sur le voyage d'étude et les résultats de la conférence de l'O.T.A.N. tenue à Washington.

V. — Questions diverses.

La **commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République** se réunira le jeudi 10 décembre 1959, à neuf heures trente (local du 7e bureau):

I. — Nomination de rapporteurs pour:

La proposition de loi (n° 354) de M. Dejean tendant à autoriser le divorce dans le cas d'aliénation mentale d'un des conjoints;

La proposition de loi (n° 353) de M. Chandernagor tendant à modifier la législation relative aux donations-partages;

La proposition de loi (n° 341) de M. Raymond-Clergue complétant l'article 347 du code de l'urbanisme;

La proposition de loi (n° 343) de M. Bourgoin modifiant l'ordonnance du 5 janvier 1959 réglementant l'accès des mineurs à certains établissements;

La proposition de loi (n° 419) de M. Quinson complétant l'article 15 du décret-loi du 18 avril 1939 fixant le régime des matériels de guerre, armes et munitions;

Le projet de loi (n° 402), adopté par le Sénat, modifiant les articles 442 et 577 du code de commerce concernant la faillite;

La proposition de loi (n° 413) de M. Denvers supprimant le privilège des matelots et pêcheurs de la commune de Fort-Mardyck;

La proposition de loi (n° 348) de M. Beauguitte concernant certaines modalités de l'honorariat conféré aux sapeurs-pompiers communaux;

La proposition de loi (n° 317) de M. Mignot créant l'organisation régionale de la France.

II. — Nomination du rapporteur et examen du projet de loi (n° 426), adopté par le Sénat, instituant dans les départements algériens un régime de publicité foncière applicable dans certains périmètres et complétant l'ordonnance n° 59-41 du 3 janvier 1959.

III. — Suite du rapport de M. Sammarcelli sur l'application de l'article 44, alinéa 3, de la Constitution et de l'article 96 du règlement.

IV. — Rapport de M. Paul Coste-Floret sur la proposition de loi (n° 175) de M. Pleven tendant à compléter les actes d'état civil par l'indication du statut civil et de la nationalité des individus, ainsi qu'à généraliser et réorganiser l'état civil en Algérie et dans les territoires d'outre-mer et à y supprimer le régime de la pluralité des états civils.

V. — Rapport de M. Sammarcelli sur l'application de l'article 159 du règlement.

VI. — Rapport de M. Mignot sur les pétitions.

SENAT

Ordre du jour du lundi 7 décembre 1959.

A dix heures quinze. — SÉANCE PUBLIQUE.

1. — Discussion du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale portant fixation des crédits ouverts aux services civils en Algérie pour 1960 et des voies et moyens qui leur sont applicables. (Nos 55 et 84 [1959-1960]. — M. René Montaldo, rapporteur de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation, et n° 85 [1959-1960], avis de la commission des affaires économiques et du plan. — M. Laurent Schiaffino, rapporteur.)

2. — Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1960, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, en première lecture, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution. (Nos 65 et 66 [1959-1960]. — M. Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation).

Deuxième partie. — Moyens des services et dispositions spéciales:

Services du Premier ministre:

IV. — Secrétariat général pour les affaires algériennes:

M. Fernand Malé, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation.

M. Laurent Schiaffino, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.

IX. — Aide et coopération:

M. André Armengaud, rapporteur spécial de la commisison des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation.

I. — Services généraux;

III. — Direction des Journaux officiels;

XI. — Conseil économique et social:

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation.

V — Etat-major général de la défense nationale;

VI. — Service de documentation extérieure et de contre-espionnage;

VII. — Groupement des contrôles radioélectriques:

M. Eugène Motte, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation.

Documents mis en distribution le lundi 7 décembre 1959.

N° 53. — Proposition de loi de M. Bernard Lafay tendant à instituer un statut professionnel de vélociste-motociste. — Renvoyée à la commission des affaires sociales.

N° 66. — Rapport général de M. Marcel Pellenc (au nom de la commission des finances) sur le projet de loi de finances pour 1960.

Tome III. — Examen des crédits et des dispositions spéciales:

Annexe 1. — Affaires culturelles, par M. Joseph Raybaud.

Annexe 2. — Affaires étrangères, par M. Georges Portmann.

Annexe 15. — Intérieur, par M. Jacques Masteau.

Annexe 26. — Travaux publics et transports, par Mlle Irma Rapuzzi.

Annexe 27. — Chemins de fer, Régie autonome des transports parisiens, par M. Antoine Courrière.

Annexe 29. — Marine marchande, par M. Roger Lachèvre.

N° 67. — Avis (présenté au nom de la commission des affaires économiques) sur le projet de loi de finances pour 1960:

Tome III. — Construction, par M. Charles Suran.

Tome VIII. — SERVICES DU PREMIER MINISTRE. — Secrétariat général pour les affaires algériennes, par M. Laurent Schiaffino.

N° 68. — Avis (présenté au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées) sur le projet de loi de finances pour 1960:

Tome I. — Affaires étrangères, par M. Jean Lecanuet.

N° 69. — Avis (présenté au nom de la commission des affaires sociales) sur le projet de loi de finances pour 1960:

Tome II. — Anciens combattants et victimes de la guerre, par M. Jean-Louis Fournier.

N° 75. — Proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, relative à l'exercice des professions de médecin, de chirurgien-dentiste et de sage-femme par les personnes de nationalité française qui exerçaient ces professions en Indochine antérieurement aux accords de Genève du 20 juillet 1954 et qui ont dû regagner la France avant le 1er janvier 1959. — Renvoyée à la commission des affaires sociales.

N° 82. — Proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier les articles 1er, 7, 9, 11, 14 et 20 du décret n° 53-960 du 30 septembre 1953 réglant les rapports entre bailleurs et locataires en ce qui concerne le renouvellement des baux à loyers d'immeubles ou de baux à usage commercial, industriel ou artisanal. — Renvoyée à la commission des lois.

N° 83. — Rapport de M. Pierre Marcilhacy (au nom de la commission des lois), sur le projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale en première lecture, modifiant la loi n° 55-20 du 4 janvier 1955 relative aux marques de fabrique et de commerce sous séquestre en France comme biens ennemis.

N° 85. — Avis de M. Laurent Schiaffino (présenté au nom de la commission des affaires économiques) sur le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, portant fixation des crédits ouverts aux services civils en Algérie pour l'année 1960 et des voies et moyens qui leur sont applicables.

N° 86. — Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux dispositions transitoires destinées à pallier, en matière de pensions, les conséquences de l'abaissement de la limite d'âge des conducteurs de chantiers et agents de travaux des ponts et chaussées. — Renvoyé à la commission des affaires sociales).

Convocations de commissions.

La commission des affaires sociales se réunira le mercredi 9 décembre 1959, à dix heures trente (local n° 213):

I. — Suite de l'examen de l'avis de M. André Dulin, sur le budget annexe des prestations sociales agricoles pour 1960.

II. — Désignation de rapporteur pour:

La proposition de loi (n° 50, session 1959-1960) de M. Bernard Lafay, tendant à réglementer la profession d'électro-acousticien;

La proposition de loi (n° 53, session 1959-1960), de M. Bernard Lafay, tendant à instituer un statut professionnel du vélociste-motociste;

La proposition de loi (n° 75, session 1959-1960), adoptée par l'Assemblée nationale, relative à l'exercice des professions de médecin, de chirurgien dentiste et de sage-femme par les personnes de nationalité française, qui exerçaient ces professions en Indochine antérieurement aux accords de Genève du 20 juillet 1951 et qui ont du regagner la France avant le 1er janvier 1959;

Le projet de loi (n° 83, session 1959-1960), adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux dispositions transitoires destinées à pallier, en matière de pensions, les conséquences de l'abaissement de la limite d'âge des conducteurs de chantiers et agents de travaux des ponts et chaussées.

III. — Questions diverses.

La commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économique de la nation se réunira le mercredi 9 décembre 1959, à dix heures trente (local de la commission):

Projet de loi de finances pour 1960 (2e partie) (suite). — M. le rapporteur général. Examen d'amendements.

La commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale se réunira le mercredi 9 décembre 1959, à dix heures (salle de la commission n° 207)):

I. — Nominations de rapporteurs pour:

a) Le projet de loi (n° 61, session 1959-1960) adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la situation de certains personnels en service dans le département de la Réunion;

b) La proposition de loi (n° 82, session 1959-1960) adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier les articles 1er, 7, 9, 11, 14 et 20 du décret n° 53-960 du 30 septembre 1953 réglant les rapports entre bailleurs et locataires en ce qui concerne le renouvellement des baux à loyer d'immeubles ou de baux à usage commercial, industriel ou artisanal;

c) La proposition de résolution (n° 73, session 1959-1960) de M. Bertaud, tendant à modifier les articles 9 et 12 du règlement.

II. — Examen du projet de loi (n° 84, session 1959-1960), adopté par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, relatif à la revision des loyers commerciaux. — M. Delalande, rapporteur.

III. — Rapport de M. Fosset sur le projet de loi (n° 28, session 1959-1960), adopté par l'Assemblée nationale, interdisant certaines pratiques en matière de transactions portant sur des immeubles et des fonds de commerce et complétant l'article 408 du code pénal.

IV. — Rapport de M. Molle sur la proposition de loi (n° 31, session 1959-1960), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier le premier alinéa de l'article 866 du code civil relatif aux dons ou legs d'immeubles ou d'exploitations agricoles faits à un successible sans obligation de rapport en nature

V. — Rapport de M. Geoffroy sur la proposition de loi (n° 39, session 1959-1960), adoptée par l'Assemblée nationale, modifiant la loi n° 19-120 du 25 mars 1919 revisant certaines rentes viagères constituées entre particuliers.

Convocation de la conférence des présidents.

La conférence constituée conformément à l'article 29 du règlement (vice-présidents du Sénat, présidents des commissions permanentes, présidents des groupes et, éventuellement, présidents des commissions spéciales intéressées) est convoquée par M. le président pour le jeudi 10 décembre 1959, à neuf heures trente, au local 213.

INFORMATIONS

RELATIVES

AU CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL

Séance du mardi 8 décembre 1959, à seize heures

Ordre du jour.

1. — Examen du projet de règlement intérieur.

2. — Problème des investissements étrangers en France métropolitaine.

Rapport et projet d'avis présentés par M. Louis Vallon, au nom de la section des investissements et du plan.

3. — Questions diverses.

Convocation de section.

Jeudi 10 décembre 1959.

A dix heures trente.

SECTION DE LA COOPÉRATION TECHNIQUE AVEC LES ETATS MEMBRES DE LA COMMUNAUTÉ

Ordre du jour.

Rôle des sociétés d'Etat, d'économie mixte et établissements publics de l'Etat, dans la coopération technique avec les Etats membres de la Communauté: audition de M. Châtaigneau, ambassadeur de France, directeur général du bureau pour le développement de la production agricole outre-mer (B. D. P. A.).

AVIS ET COMMUNICATIONS

Ministère de l'éducation nationale.

Avis de concours pour le recrutement d'un professeur technique adjoint.

Un concours pour le recrutement d'un professeur technique adjoint de « verre » du cadre des écoles nationales professionnelles et des collèges techniques se déroulera à partir du 15 mars 1960.

Les inscriptions seront prises par le recteur de l'académie de Paris (inspection principale de l'enseignement technique, 4, rue du Banquier, Paris).

Le registre des inscriptions sera ouvert le 7 décembre 1959 et clos le 27 février 1960, à 18 heures précises.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 26, rue Desaix.

Le Préfet, Directeur des Journaux officiels,
HENRI MOREL

ANNONCES

LES ANNONCES SONT REÇUES A L'AGENCE HAVAS, 62, RUE DE RICHELIEU, PARIS
Compte chèque postal 1.014.00, Paris,
ET DANS SES SUCCURSALES DES DEPARTEMENTS

L'Administration et les fermiers déclinent toute responsabilité quant à la teneur des annonces.

TIRAGES FINANCIERS

AU LION D'ARLES

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 120.000.000 DE FRANCS
SIÈGE SOCIAL: 45, AVENUE SADI-CARNOT, ARLES-SUR-RHONE
R. C.: Arles 55-B 23.

Usant de la faculté qu'elle s'est réservée au moment de l'émission, cette société a procédé en 1959 au rachat de 32 obligations 4 1/4 0/0 1946.

Liste des 108 obligations 4 1/4 0/0 1946 sorties au tirage du 16 novembre 1959 et remboursables à 20 NF à partir du 1er janvier 1960, coupon n° 15 attaché.

70 à 74 (5) — 80 à 89 (10) — 95 à 149 (55) — 192 à 211 (20)
561 à 571 (11) — 574 à 580 (7)

Au total: 108 obligations

Obligations non remboursées à ce jour des précédents tirages.

Tirage du 15 novembre 1954.
702 à 707 (6)

Tirage du 15 novembre 1955.
1.998 à 2.000 (3)

Tirage du 15 novembre 1958.
511 à 520, 533 à 535 (13)

Liste des 137 obligations 6 3/4 0/0 1950 sorties au tirage du 16 novembre 1959 et remboursables à 5.000 F à partir du 15 décembre 1958, coupon n° 10 attaché.

391 à 396 (6) — 437 à 448 (12) — 453 à 540 (88)
543 à 566 (24) — 615 à 621 (7)

Au total: 137 obligations.

3 obligations non remboursées à ce jour des précédents tirages.

Tirage du 15 novembre 1957.
1.968 à 1.970

Etablissements Fournier, Ostertag et Le Boulenger

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 252.000.000 DE FRANCS
SIÈGE SOCIAL: 3 ET 5, RUE TAYLOR, PARIS
Registre du commerce: Seine n° 57-B 4941.

Obligations de 2.000 F 4 0/0 1945.

LISTE NUMERIQUE

1° **De la série comprenant les 65 obligations sorties au deuxième tirage au sort du 18 novembre 1959 formant, avec les titres rachetés en Bourse, la totalité de l'annuité à amortir au 1er décembre 1959.** Ces obligations seront remboursables à 2.000 F;

2° **De la série sortie au tirage précédent dans laquelle figurent des obligations non encore présentées au remboursement.**

NUMÉROS	ANNÉE de remboursement.	NUMÉROS	ANNÉE de remboursement.
3.609 à 3.706	59	2.801 à 2.837	57

LES SUCCESSEURS DE B. TRAYVOU

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 117.362.500 F
SIÈGE SOCIAL: LA MULATIERE (RHÔNE)
R. C.: Lyon 54-B 940.

Obligations 4 1/2 0/0 1947 de 2.000 F.

Usant de la faculté qu'elle s'est réservée au moment de l'émission, la société a procédé au rachat en Bourse de 27 obligations pour l'amortissement du 1er janvier 1960.

LISTE NUMERIQUE

1° **Des séries (compte tenu des obligations précédemment rachetées) comprenant les 193 obligations sorties au tirage complémentaire le 17 novembre 1959 et remboursables au pair à 2.000 F à partir du 1er janvier 1960, coupons n° 14 (1er janvier 1961) et suivants attachés;**

2° **De la série d'obligations amorties en 1959 parmi laquelle il reste des titres non encore remboursés.**

1 à 246 (année de remboursement: 1960).
882 à 1.153 (année de remboursement: 1959).
3.833 à 4.000 (année de remboursement: 1960).

Société anonyme pour la Construction et l'Entretien des Routes (S. A. C. E. R.)

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 756.000.000 DE FRANCS
SIÈGE SOCIAL: 1, RUE JULES-LEFEBVRE, A PARIS (9e).
Registre du commerce: Seine 56-B 1335.

Obligations 4 0/0 1945 de 5.000 F.

LISTE NUMERIQUE

1° **De la série comprenant les 180 obligations amorties au quatrième tirage au sort du 25 novembre 1959 formant, avec les 221 titres rachetés en Bourse, la totalité de l'annuité à amortir au 15 décembre 1959.** Ces obligations seront remboursables à 5.000 F;

2° **De la série sortie au tirage précédent et dans laquelle figurent des obligations non encore présentées au remboursement.**

NUMÉROS	ANNÉE de remboursement.	NUMÉROS	ANNÉE de remboursement.
4.642 à 4.809	59	9.414 à 9.461	57

TUILERIES DU NORD ET DU PAS-DE-CALAIS

Rectificatif au *Journal officiel* du 28 novembre 1959: page 11433, 1re colonne, 1re insertion, au lieu de: « Emprunt 5 0/0 1958 », lire: « Emprunt 5 1/2 0/0 1948 ».

Société Fichet « Beau, Huppert & Ce »

Rectificatif au *Journal officiel* du 28 novembre 1959: page 11432, Obligations émission 1929, 2e colonne, obligations qui n'ont pas été présentées au remboursement, au lieu de: « 1.327 », lire: « 1.437 ».

BILANS

L'UNION

COMPAGNIE D'ASSURANCES CONTRE L'INCENDIE, LES ACCIDENTS ET RISQUES DIVERS

ENTREPRISE PRIVÉE RÉGIE PAR LE DÉCRET-LOI DU 14 JUIN 1938

SOCIETE ANONYME AU CAPITAL DE UN MILLIARD DE FRANCS ENTIEREMENT VERSE

Etablie à Paris, en son Hôtel : 9, Place Vendôme.

Registre du commerce : Seine 55-B 6162.

ETAT A 1. **Bilan au 31 décembre 1958.**

ACTIF

Placements :	
I. — Valeurs et espèces déposées en cautionnement ou consignées à la Caisse des dépôts et consignations	145.240.659
II. — Valeurs et espèces déposées en cautionnement ou consignées auprès d'un Etat ou d'un établissement public étranger	197.773.542
III. — Valeurs affectées à la gestion spéciale des rentes accidents du travail (art. 153 du décret du 30 décembre 1938) :	
1. — Valeurs mobilières amortissables de l'Etat français, garanties par l'Etat français ou assimilées, admises sans limitation	1.125.639.904
2. — Autres valeurs	1.061.896.667
IV. — Valeurs n'ayant reçu aucune affectation spéciale :	
1. — Valeurs représentant des engagements pris envers les assurés et bénéficiaires de contrats.	34.440.861.586
2. — Autres valeurs	2.080.707.648
V. — Valeurs grevées d'hypothèques ou remises par la Société en garantie d'opérations autres que les acceptations en réassurances	74.239.786
VI. — Valeurs remises par les réassureurs et immatriculées au nom de la Société ou déposées à la Banque de France au nom de la Société	881.084.261
VII. — Autres valeurs détenues par la Société	168.284.548
Créances pour valeurs ou espèces remises aux cédants en représentation des engagements techniques de réassurances acceptées :	
a) Valeurs	640.329.362
b) Espèces	2.869.634.288
Créances pour dépôts de garantie effectués par la Société	21.873.337
Créances sur les fonds de majoration prévus par la législation française des accidents du travail	17.214
Espèces en caisse au Siège social	76.116.584
Banques, chèques postaux	3.904.371.160

PASSIF

Capital social		1.000.000.000
Réserves diverses :		
Réserve pour éventualités		1.228.066.497
Provision pour fluctuations des valeurs mobilières.		795.626.104
Réserve pour fluctuations de changes		900.627.721
Réserve de réévaluation immobilière		62.758.205
Réserve de reconstitution		24.317.913
Réserve correspondant à l'indemnisation « Accidents du travail »		145.670.970
Réserve spéciale de réévaluation		1.345.065.588
Réserve de garantie :		
France et Algérie	794.266.093	
Maroc	39.723.667	
		833.989.760
Réserve pour cautionnements :		
1. — Accidents du travail :		
France et Algérie :		
« A »	101.834.400	
« C I »	6.571.535	
	108.405.935	
Tunisie	5.887.715	
2. — Automobiles :		
France et Algérie	50.000.000	
Tunisie	5.000.000	
Indochine	541.791	
3. — Transports Trust-Fund	13.600.000	
4. — Provision pour constitution du cautionnement « Caution »	3.145.289	
		186.580.730
Réserve pour cautionnements à l'étranger		218.319.763
Engagements de la Société envers les assurés et bénéficiaires de contrats d'assurances (réserves techniques) (art. 149, 1°, du décret du 30 décembre 1938) :		
1. — Gestion spéciale des rentes d'accidents du travail, réassurances non déduites :		
a) Réserve mathématique : valeur actuelle des engagements de la Société envers les assurés et les rentiers		2.159.894.503
b) Réserve de capitalisation		1.832.649
c) Autres réserves techniques		25.764.429
2. — Opérations d'assurances directes, réassurances non déduites :		
a) Réserve pour risques en cours, évaluation des charges correspondant aux portions de primes non acquises à l'exercice		9.950.418.842
b) Réserve pour sinistres restant à payer : sinistres à payer et évaluation des sinistres non réglés		28.940.745.540
c) Réserve mathématique : valeur actuelle des engagements de la Société envers les assurés et les rentiers		1.431.442.949
d) Autres réserves techniques		40.790.991
3. — Acceptations en réassurances, rétrocessions non déduites :		
a) Réserve pour risques en cours, évaluation des charges correspondant aux portions de primes non acquises à l'exercice		1.325.636.473
b) Réserve pour sinistres restant à payer : sinistres à payer et évaluation des sinistres non réglés		2.120.1[illegible].046
c) Réserve mathématique des acceptations en réassurance sur la vie		171.853.666

ACTIF (*suite*).	
Quittances de primes à recevoir et créances sur les agents et courtiers :	
a) Espèces en caisse dans les agences	2.402.629.845
b) Primes à recevoir : quittances de moins de trois mois de date :	
1. — Primes nettes d'impôts et de commissions (art. 160 du décret du 30 décembre 1938)	2.074.715.043
2. — Impôts et commissions sur primes ci-dessus	872.275.870
c) Primes à recevoir : quittances de plus de trois mois de date	2.344.963.539
d) Primes contentieuses	165.293.158
Créances en compte courant sur les cessionnaires et rétrocessionnaires	167.360.410
Créances en compte courant sur les cédants et rétrocédants	53.106.949
Réserve pour risques en cours à la charge des cessionnaires	1.261.330.236
Réserve pour risques en cours à la charge des rétrocessionnaires	87.153.493
Réserve pour sinistres à payer à la charge des cessionnaires	3.608.811.355
Réserve pour sinistres à payer à la charge des rétrocessionnaires	243.836.862
Créances diverses (débiteurs divers)	1.000.418.556
Intérêts échus et non recouvrés	588.976.469
Recours et sauvetages sur sinistres	318.418.139
Mobilier, matériel et agencement	1.000
Autres éléments d'actif	709.101
Total	62.878.075.571

PASSIF (*suite*).		
Autres dettes privilégiées et dettes immédiatement exigibles (art. 149, 2°, du décret du 30 décembre 1938) :		
a) Dettes fiscales et autres dettes privilégiées		2.978.813.940
b) Dettes immédiatement exigibles		422.388.214
Dettes pour dépôts de garantie des agents, des assurés et des tiers autres que les cessionnaires (art. 149, 3°, du décret du 30 décembre 1938) :		
a) Provisions de primes et autres dépôts de garantie en espèces		98.910.611
b) Dépôts de garantie en valeurs mobilières		60.997.115
Réserve de prévoyance en faveur des employés et agents de la Société (art. 149, 5°, du décret du 30 décembre 1938)		127.810.433
Dettes envers les agents et courtiers		307.136.084
Dettes pour valeurs ou espèces remises par les cessionnaires et rétrocessionnaires en représentation des engagements techniques de réassurances cédées :		
a) Espèces		1.459.091.107
b) Valeurs mobilières immatriculées ou déposées à la Banque de France au nom de la Société		881.084.261
c) Autres valeurs mobilières		107.113.827
Dettes en compte courant envers les cessionnaires et rétrocessionnaires		»
Dettes en compte courant envers les cédants et rétrocédants		»
Loyers et revenus perçus d'avance		64.923.549
Dettes diverses (créditeurs divers)		341.162.379
Provision pour dettes incertaines ou éventuelles		73.000.000
Provision pour annulations de primes et frais de recouvrement des primes arriérées		800.000.000
Autres réserves ou provisions affectées aux diverses catégories d'assurances		708.697.380
Autres réserves ou provisions pour annulation éventuelle de créances et pour variation éventuelle de la valeur des postes d'actif ou de passif		734.378.269
Autres éléments du passif		681.641.743
Résultats :		
a) Excédents de recettes reportés des exercices antérieurs	9.579.124	
b) Excédents de recettes de l'exercice 1958	111.836.196	
		121.415.320
Total		62.878.075.571

Etat détaillé des profits et pertes de l'exercice 1958.

ETAT A 2.

DEBIT	
1re PARTIE. — *Résultats des opérations d'assurances.*	
Sinistres payés	17.243.228.281
Participation des assurés aux bénéfices	54.229.245
Commissions échues	8.483.291.245
Primes cédées en réassurance	4.938.046.928
Réserves techniques au 31 décembre de l'exercice (réassurances non déduites) :	
a) Risques en cours	11.276.055.315
b) Sinistres à payer	31.060.853.586
c) Autres réserves techniques	246.156.791
Provision pour annulations de primes et frais de recouvrement des primes arriérées au 31 décembre de l'exercice	800.000.000
Réserves techniques du 31 décembre de l'exercice précédent à la charge des réassureurs	4.459.589.268
Annulations sur primes et accessoires émis au cours des exercices antérieurs	2.037.173.556
Autres éléments de débit imputables aux catégories	39.634.855
Frais généraux	3.380.527.149
Impôts à la charge de la Société	271.132.443

CREDIT	
1re PARTIE. — *Résultats des opérations d'assurances.*	
Primes émises, accessoires de primes et coûts de polices, nets d'impôts et nets d'annulations	37.143.677.372
Primes acquises à l'exercice et non émises	»
Commissions reçues des réassureurs	1.617.103.725
Part des réassureurs dans les sinistres payés	3.381.950.349
Recours et sauvetages sur sinistres	574.113.275
Réserves techniques à la charge des réassureurs au 31 décembre de l'exercice	5.201.131.946
Réserves techniques du 31 décembre de l'exercice précédent (réassurances non déduites) :	
a) Risques en cours	8.936.275.533
b) Sinistres à payer	26.144.941.696
c) Autres réserves techniques	234.085.155
Provision pour annulations de primes et frais de recouvrement des primes arriérées du 31 décembre de l'exercice précédent	651.237.554
Autres éléments de crédit imputables aux catégories	»
Portion des frais généraux à la charge de la gestion spéciale des rentes accidents du travail (gestion spéciale)	9.593.718

DEBIT (*suite*).

2e Partie. — *Affaires relatives à la gestion spéciale des rentes accidents du travail (G. S.).*

	Ancienne.	Nouvelle.	
Arrérages de rentes payés..	179.316.227	12.558.147	191.874.374
Frais généraux.....	8.965.811	627.907	9.593.718
Capitaux constitutifs sortis :			
a) Par suite de versements à la C. N. R....	12.178.799	»	12.178.799
b) Par suite de rachats, remariages ou départs à l'étranger (virement aux résultats des opérations d'assurances).	342.503	62.834	405.337
c) Par suite de revisions (virement aux résultats des opérations d'assurances)	63.185.287	»	63.185.287
Perte sur réalisation des valeurs affectées à la gestion spéciale.	»	»	»
Réserves au 31 décembre de l'exercice :			
Valeur actuelle des rentes à la charge de l'entreprise (réserves math.)	2.032.294.020	127.600.483	2.159.894.503
Réserve de capitalisation	1.338.258	494.391	1.832.649
Autres réserves techniques	25.764.429	»	25.764.429

Total des éléments de débit imputés à la gestion spéciale : 2.464.729.096 F.

3e Partie. — *Gestion générale*

Frais de gestion autres que les frais généraux et les impôts.....			89.184.354
Perte sur réalisation de valeurs mobilières et immobilières			26.061.049
Moins-value par estimation de valeurs.....			»
Moins-value sur conversion de monnaies étrangères			127.894.567
Perte sur réalisation de monnaies étrangères.....			100.607.919
Impôts et taxes sur primes d'assurances directes :	France et Algérie	Etranger.	
a) Versés	2.111.494.404	149.860.950	2.261.355.354
b) Dus	1.782.171.800	64.261.701	1.846.433.501
Amortissement réglementaire des immeubles (art. 172 du décret du 30 décembre 1938).....			24.047.834
Réserves ou provisions au 31 décembre de l'exercice :			
Réserve pour éventualités.....		1.228.066.497	
Provision pour fluctuations des valeurs mobilières.....		795.626.104	
Réserve pour fluctuations de changes		900.627.721	
Réserve de réévaluation immobilière		62.758.205	
Réserve de reconstitution.....		24.317.913	
Réserve correspondant à l'indemnisation « Accidents du travail ».		145.670.970	
Réserve de garantie.....		833.989.760	
Réserve pour cautionnements.....		186.580.730	
Réserve pour cautionnements à l'étranger		218.319.763	
Provision pour dettes fiscales.....		1.025.000.000	
Provision pour mauvaises créances et affaires litigieuses.....		734.378.269	
Provision pour renouvellement du matériel mécanographique et dépenses exceptionnelles.....		281.682.969	
Réserve spéciale de réévaluation..		1.345.065.588	
			7.782.084.489
Autres éléments de débit.....			131.468.669
Charge d'exploitation constituée par le minimum d'intérêt garanti aux parts bénéficiaires.....			10.012.490
Solde créditeur.....			121.415.320
Total général.....			99.275.213.304

CREDIT (*suite*).

2e Partie. — *Affaires relatives à la gestion spéciale des rentes accidents du travail (G. S.).*

	Ancienne.	Nouvelle.	
Capitaux constitutifs de rentes, virés des résultats des opérations d'assurances :			
a) A la suite de sinistres	483.550.621	»	483.550.621
b) A la suite de revisions	62.287.940	»	62.287.940
Revenu des valeurs affectées à la gestion spéciale.	93.792.385	6.772.110	100.564.495
Bénéfices sur réalisations des valeurs affectées à la gestion spéciale.....	168.299	»	168.299
Report des réserves du 31 décembre de l'exercice précédent :			
Valeur actuelle des rentes à la charge de l'exercice (rés. math.).	1.668.282.338	133.735.734	1.802.018.072
Réserve de capitalisation	1.169.959	494.391	1.664.350
Autres réserves techniques	21.742.597	»	21.742.597

Total des éléments de crédit imputés à la gestion spéciale : 2.471.996.374 F.

3e Partie. — *Gestion générale.*

Revenu des valeurs mobilières.....		1.061.196.133
Revenu des immeubles.....		178.020.567
Revenu des prêts hypothécaires.....		149.545
Revenu des autres valeurs.....		321.691.813
Bénéfice sur réalisation de valeurs mobilières et immobilières		549.549.134
Plus-value par estimation de valeurs.....		244.502.425
Revenu sur créances pour dépôts de garantie et valeurs remises aux cédants.....		90.736.401
Plus-values sur conversion de monnaies étrangères.		465.263.472
Bénéfice sur réalisation de monnaies étrangères..		80.392.518
Impôts et taxes sur primes d'assurances directes (annulations déduites) :		
France et Algérie.....	3.893.666.204	
Etranger	214.122.651	
		4.107.788.855
Report des réserves ou provisions du 31 décembre de l'exercice précédent :		
Réserve pour éventualités.....	1.240.000.000	
Provision pour fluctuations des valeurs mobilières.....	531.410.939	
Réserve pour fluctuations de changes	644.714.302	
Réserve de réévaluation immobilière	62.758.205	
Réserve de reconstitution.....	24.317.913	
Réserve correspondant à l'indemnisation « Accidents du travail ».	145.670.970	
Réserve de garantie.....	551.158.719	
Réserve pour cautionnements.....	164.870.352	
Réserve pour cautionnements à l'étranger	198.667.418	
Provision pour dettes fiscales....	25.000.000	
Provision pour mauvaises créances et affaires litigieuses.....	549.957.328	
Provision pour renouvellement du matériel mécanographique et dépenses exceptionnelles.....	304.098.945	
		4.442.625.091
Autres éléments de crédit.....		1.357.611.529
Report ou reliquat des bénéfices des exercices antérieurs		9.579.124
Total général.....		99.275.213.304

Répartition du solde disponible.

Complément aux parts bénéficiaires pour porter l'intérêt à 9 0/0.....	19.839.919
Dividende aux actions.....	100.000.000
Solde à reporter.....	1.575.401
	121.415.320

LA SÉQUANAISE CAPITALISATION

SOCIETE ANONYME POUR FAVORISER L'ECONOMIE ET L'EPARGNE

ENTREPRISE PRIVEE REGIE PAR LE DECRET-LOI DU 14 JUIN 1938

FONDEE EN 1889

CAPITAL SOCIAL : 50.000 FRANCS

Siège social : 4, rue Jules-Lefebvre, PARIS (9e)

R. C. Seine 54-B 5480.

Bilan au 31 décembre 1958.

ETAT A 1 (Après réévaluation dans le cadre des dispositions du décret du 12 août 1959.)

ACTIF

Placements :		
I. — Valeurs et espèces déposées en cautionnement à la caisse des dépôts et consignations....	»	
II. — Valeurs et espèces déposées en cautionnement auprès d'un Etat ou d'un établissement public étranger.....	»	
III. — Valeurs n'ayant reçu aucune affectation spéciale :		
A) Valeurs représentant la couverture des engagements pris envers les bénéficiaires de contrats.....	56.614.696.486	
B) Autres valeurs sans affectation spéciale (art. 163 du décret)	970.429.198	
IV. — Valeurs grevées d'hypothèques ou remises en garantie par la société.....	498.641.800	
V. — Autres valeurs détenues par la société.....	8.146.658	
		58.091.914.142
Créances pour dépôts de garantie effectués par la société		26.799.417
Espèces en caisse au siège social.....		37.602.958
Banques, agents de change et chèques postaux.....		608.920.447
Créances sur l'Etat pour indemnités de dommages de guerre.....		31.389.216
Quittances de primes à recevoir et créances sur les agents et courtiers :		
a) Espèces en caisse dans les agences	82.500.486	
b) Primes à recevoir.....	494.254.809	
c) Autres créances sur les agents et courtiers.....	145.124.009	
		721.879.304
Créances diverses :		
a) Quittances et intérêts divers à recouvrer.....	70.895.690	
b) Impôts et taxes à récupérer....	11.847.592	
c) Débiteurs divers.....	146.203.946	
		228.947.228
Intérêts échus et non recouvrés.....		21.354.676
Intérêts courus et non recouvrés (sur placements figurant à l'actif pour leur valeur en capital).....		1.194.130.455
Immeubles vendus en instance de règlement.....		7.856.762
Mobilier, matériel et agencement.....		1
Total de l'actif.....		60.976.791.636

PASSIF

Capital social (actions entièrement libérées).....			50.000
Réserve générale.....			30.000.000
Réserve de garantie.....			431.155.836
Réserve spéciale de réévaluation :			
a) Valeurs mobilières :			
Décret du 12 août 1959.....		1.046.073.856	
b) Immeubles :			
Décret du 23 mai 1946	224.000.000		
Décret du 27 mai 1949	1.156.229.330		
Décret du 28 mai 1952	1.264.807.716		
		2.645.037.046	
			3.691.110.902
Réserve pour reconstruction (dommages de guerre)..			50.198.700
Engagements de la société envers les bénéficiaires de contrats (réserves techniques prévues à l'article 149, 1°, du décret du 30 décembre 1938) :			
1° Réserves mathématiques :			
a) Des contrats en cours.....		50.973.045.115	
b) Pour amortis à payer :			
— par tirages garantis.....		40.870.040	
— par tirages non garantis...		7.505.775	
c) Pour capitaux échus et non payés		42.816.000	
d) Pour rachats à payer.....		975.718.463	
			52.039.955.393
2° Réserves pour bénéfices non distribués annuellement aux bénéficiaires de contrats :			
a) Participations dues à payer.		54.197.332	
b) Comptes de bénéfices répartis		2.689.430.008	
			2.743.627.340
3° Réserve de capitalisation.....			444.550.777
Autres dettes privilégiées et dettes immédiatement exigibles (art. 149, 2°, du décret du 30 décembre 1938) :			
a) Dettes fiscales et autres dettes privilégiées		338.220.671	
b) Dettes immédiatement exigibles		70.265.602	
			408.486.273
Dettes pour dépôts de garantie des agents et des tiers (art. 149, 3°, du décret du 30 décembre 1938) :			
a) Dépôts de garantie en espèces.		22.189.762	
b) Dépôts de garantie en valeurs mobilières		8.146.658	
			30.336.420
Compte d'avance à la Banque de France.....			10.892.991
Dettes envers les agents et courtiers.....			40.064.551
Loyers et revenus perçus d'avance.....			101.528.397
Dettes diverses.....			16.339.938
Provision pour annulations éventuelles de primes..			35.000.000
Provision pour fluctuations de valeurs d'actif.....			31.000.000
Résultats :			
Bénéfices reportés de l'exercice antérieur		7.868.214	
Bénéfices de l'exercice 1958.....		864.628.898	
			872.497.112
Total du passif.....			60.976.791.636

Les sommes en monnaies étrangères comprises dans le présent état ont été converties en francs français au cours du change au 31 décembre 1958.

LA SÉQUANAISE VIE

SOCIETE ANONYME D'ASSURANCES SUR LA VIE HUMAINE

ENTREPRISE PRIVEE REGIE PAR LE DECRET-LOI DU 14 JUIN 1938

Enregistrée par arrêté ministériel du 13 mars 1907.

Capital social : 2.000.000 de francs.

Siège social : 4, rue Jules-Lefebvre, PARIS (9e).

R. C. : Seine 54-B 5544.

Bilan au 31 décembre 1958.

ETAT A 1 **(Après réévaluation dans le cadre des dispositions du décret du 12 août 1959.)**

ACTIF

Placements :		
I. — Valeurs et espèces déposées en cautionnement à la caisse des dépôts et consignations	»	
II. — Valeurs et espèces déposées en cautionnement auprès d'un Etat ou d'un établissement public étranger.	»	
III. — Valeurs n'ayant reçu aucune affectation spéciale :		
A. Valeurs représentant la couverture des engagements pris envers les assurés et bénéficiaires de contrats	18.954.388.886	
B. Autres valeurs sans affectation spéciale (art. 163 du décret)	253.252.445	
IV. — Valeurs remises par les réassureurs et immatriculées ou déposées à la Banque de France au nom de la société	3.305.506.323	
V. — Valeurs grevées d'hypothèques ou remises par la société en garantie d'opérations autres que les acceptations en réassurance	235.789.670	
VI. — Autres valeurs détenues par la société	»	22.748.937.324
Créances pour dépôts de garantie effectués par la société		26.597
Espèces en caisse au siège social		38.579.494
Banques et agents de change		60.518.605
Quittances de primes à recevoir et créances sur les agents et courtiers :		
a) Espèces en caisse dans les agences	76.025.823	
b) Primes à recevoir	523.071.197	
c) Autres créances sur les agents et courtiers	98.405.841	697.502.861
Créances en compte courant sur les cessionnaires		19.013.820
Créances en compte courant sur les cédants et rétrocédants		63.795.227
Réserves mathématiques à la charge des cessionnaires et rétrocessionnaires :		
a) Pour risques en cours	3.199.927.996	
b) Pour sinistres à payer	3.844.382	
c) Pour capitaux échus et non payés	5.412.927	3.209.185.305
Créances diverses		16.491.493
Intérêts échus et non recouvrés		5.509.133
Intérêts courus et non recouvrés (sur placements figurant à l'actif pour leur valeur en capital)		384.059.348
Mobilier, matériel et agencement		1
Total de l'actif		27.243.619.208

PASSIF

Capital social (actions entièrement libérées)		2.000.000
Réserve générale		300.000.000
Réserve de garantie		192.465.927
Réserve spéciale de réévaluation :		
a) Valeurs mobilières : Décret du 12 août 1959	212.554.377	
b) Immeubles :		
Décret du 23 mai 1946.	28.685.250	
Décret du 27 mai 1949.	48.929.037	
Décret du 28 mai 1952.	56.747.579	134.361.866
		346.916.243
Engagements de la société envers les assurés et bénéficiaires de contrats (réserves techniques prévues à l'article 149, 1°, du décret du 30 décembre 1938) :		
1° Réserves mathématiques (affaires directes, réassurances non déduites) :		
a) Pour risques en cours	19.756.064.609	
b) Pour sinistres à payer	47.018.231	
c) Pour arrérages échus et non payés	308.665	
d) Pour capitaux échus et non payés	30.970.322	
e) Pour rachats à payer	3.917.775	19.838.279.602
2° Réserves pour bénéfices non distribués annuellement aux assurés :		
a) Participations dues à payer aux assurés	144.441.576	
b) Comptes de bénéfices répartis aux assurés	1.823.924.230	1.968.365.806
3° Réserves pour risques en cours des acceptations en réassurance (rétrocessions non déduites)		17.285.961
4° Réserve de capitalisation		135.747.647
Autres dettes privilégiées et dettes immédiatement exigibles (art. 149, 2°, du décret du 30 décembre 1938) :		
a) Dettes fiscales et autres dettes privilégiées	189.361.344	
b) Dettes immédiatement exigibles	4.860.522	194.221.866
Dettes pour dépôts de garantie des agents, des assurés et des tiers autres que les cessionnaires (art. 149, 3°, du décret du 30 décembre 1938) : Provisions de primes et dépôts de garantie en espèces		95.287.936
Dettes pour valeurs ou espèces remises par les cessionnaires et rétrocessionnaires en représentation des engagements techniques de réassurances cédées :		
a) Espèces	1.861.445	
b) Valeurs mobilières immatriculées ou déposées à la Banque de France au nom de la société	2.873.950.520	
c) Autres valeurs	431.555.803	3.307.367.768
Dettes en compte courant envers les cessionnaires et rétrocessionnaires		20.236.464
Dettes en compte courant envers les cédants et rétrocédants		34.743.702
Dettes envers les agents et courtiers		53.123.501
Loyers et revenus perçus d'avance		43.267.303
Dettes diverses		67.666
Réserve spéciale pour fluctuations de change		4.059.786
Provision pour annulations éventuelles de primes		35.000.000
Provision pour fluctuations de valeurs d'actif		5.000.000
Provision pour frais d'acquisition de l'exercice 1959.		50.000.000
Résultats :		
Bénéfices reportés de l'exercice antérieur	7.295.276	
Bénéfice de l'exercice 1958	592.886.754	600.182.030
Total du passif		27.243.619.208

Les sommes en monnaies étrangères comprises dans le présent état ont été converties en francs français au cours du change au 31 décembre 1958.

LA SÉQUANAISE

INCENDIE, ACCIDENTS ET RISQUES DIVERS

Société anonyme d'assurances à primes fixes.

ENTREPRISE PRIVEE REGIE PAR LE DECRET-LOI DU 14 JUIN 1938

Capital social : 80.000.000 de francs.

Siège social : 4, rue Jules-Lefebvre, PARIS (9e)

R. C. Seine : 54-B 5543.

Bilan au 31 décembre 1958.

ETAT A 1 (Après réévaluation dans le cadre des dispositions du décret du 12 août 1959.)

ACTIF

Placements:		
I. — Valeurs et espèces déposées en cautionnement ou consignées à la caisse des dépôts et consignations	53.304.920	
II. — Valeurs et espèces déposées en cautionnement ou consignes auprès d'un Etat ou d'un établissement public étranger	4.048.300	
III. — Valeurs affectées à la gestion spéciale des rentes accidents du travail:		
a) Valeurs mobilières amortissables admises sans limitation	55.087.494	
b) Autres valeurs	12.574	
IV. — Valeurs n'ayant reçu aucune affectation spéciale:		
A) Valeurs représentant la couverture des engagements pris envers les assurés et bénéficiaires de contrats	4.455.933.742	
B) Autres valeurs	41.332.472	
V. — Valeurs grevées d'hypothèques ou remises par la société en garantie d'opérations autres que les acceptations en réassurance	45.050.000	
VI. — Valeurs remises par les réassureurs et immatriculées ou déposées à la Banque de France au nom de la société	608.901.846	
		5.266.671.348
Créances pour espèces remises aux cédants en représentation des engagements techniques de réassurances acceptées		79.536.558
Créances pour dépôts de garantie effectués par la société		331.145
Espèces en caisse au siège social		17.164.441
Banques et agents de change		23.867.414
Quittances de primes à recevoir et créances sur les agents et courtiers:		
a) Espèces en caisse dans les agences	50.467.797	
b) Primes à recevoir: quittances de moins de trois mois de date:		
1° Primes nettes d'impôts et de commissions	237.217.470	
2° Impôts et commissions sur primes ci-dessus	66.171.484	
c) Primes à recevoir: quittances de plus de trois mois de date	102.841.128	
d) Primes contentieuses	23.038.282	
e) Autres créances sur les agents et courtiers	25.476.070	
		505.212.231

PASSIF

Capital social (actions entièrement libérées)		80.000.000
Réserve de garantie		32.910.589
Réserve spéciale de réévaluation: Valeurs mobilières (décret du 12 août 1959)		61.056.162
Réserve correspondant à l'indemnisation « Accidents du travail »		6.883.245
Emprunt pour cautionnements		61.278.411
Autre emprunt contracté par la société		42.889.265
Engagements de la société envers les assurés et bénéficiaires de contrats d'assurances (réserves techniques) (art. 149, 1°, du décret du 30 décembre 1938)		
1. Gestion spéciale des rentes d'accidents du travail (réassurances non déduites):		
a) Réserves mathématiques (valeur actuelle des engagements de la société envers les assurés et les rentiers	50.863.555	
b) Réserve de capitalisation	1.906.420	
2. Opérations d'assurances directes (réassurances non déduites):		
a) Réserve pour risques en cours (évaluation des charges correspondant aux portions de primes non acquises à l'exercice)	1.362.687.348	
b) Réserve pour sinistres à payer (sinistres à payer et évaluation des sinistres non réglés)	3.544.560.641	
c) Réserves mathématiques (valeur actuelle des engagements de la société envers les assurés et les rentiers)	211.519.797	
3° Acceptations en réassurance, rétrocessions non déduites:		
a) Réserve pour risques en cours (évaluation des charges correspondant aux portions de primes non acquises à l'exercice)	41.865.971	
b) Réserve pour sinistres à payer (sinistres à payer et évaluation des sinistres non réglés)	55.975.069	
c) Réserves mathématiques (valeur actuelle des engagements de la société envers les assurés et les rentiers).	20.755.380	
		5.290.134.181
Autres dettes privilégiées et dettes immédiatement exigibles (art. 149, 2° du décret du 30 décembre 1938):		
a) Dettes fiscales et autres dettes privilégiées	265.352.363	
b) Dettes immédiatement exigibles.	29.507	
		265.381.870
Dettes pour dépôts de garantie des agents, des assurés et des tiers autres que les cessionnaires (art. 149, 3°, du décret du 30 décembre 1938):		
Provisions de primes et autres dépôts de garantie en espèces		1.119.958
Dettes envers les agents et courtiers		57.089.660

ACTIF (*suite*).		
Créances en compte courant sur les cessionnaires..		90.726.471
Créances en compte courant sur les cédants.....		15.142.224
Réserves techniques à la charge des cessionnaires:		
a) Pour risques en cours.....	97.133.838	
b) Pour sinistres à payer.....	575.063.417	
c) Autres réserves techniques....	178.714	
		672.375.969
Créances diverses.....		2.717.165
Intérêts échus et non recouvrés.....		1.021.084
Intérêts courus et non recouvrés.....		81.330.572
Mobilier, matériel et agencement.....		1
Total de l'actif.....		6.756,096.623

PASSIF (*suite*).		
Dettes pour valeurs ou espèces remises par les cessionnaires en représentation des engagements techniques de réassurances cédées:		
a) Espèces	125.722.124	
b) Valeurs mobilières immatriculées ou déposées à la Banque de France au nom de la société..	608.901.846	
		734.623.970
Dettes en compte courant envers les cessionnaires..		30.077.198
Dettes en compte courant envers les cédants.....		10.241.591
Revenus perçus d'avance.....		2.890.829
Dettes diverses		15.078.195
Réserve spéciale pour fluctuations de change.....		3.540.165
Provision pour annulations éventuelles de primes....		40.000.000
Provision pour annulations éventuelles de créances.		14.500.000
Résultats:		
a) Pertes reportées de l'exercice antérieur	— 8.369.997	
b) Bénéfices de l'exercice 1958...	14.771.331	
		6.401.334
Total du passif.....		6.756.096.623

Les sommes en monnaies étrangères comprises dans le présent état ont été converties en francs français au cours du change au 31 décembre 1958.

CRÉDIT NATIONAL

POUR FACILITER LA REPARATION DES DOMMAGES CAUSES PAR LA GUERRE

Société anonyme au capital de 4.200.000.000 de francs.

Siège social : 45, rue Saint-Dominique, 45, — PARIS

Registre du commerce : Seine n° 54-B 4452.

SITUATION AU 30 SEPTEMBRE 1959

ACTIF

Espèces en caisse, au Trésor et à la Banque de France		52.516.924.787
Avoirs dans les banques et chez les correspondants, reports et pensions		7.739.870.629
Valeurs du Trésor à court terme ou garanties par l'Etat		3.497.555.252
Titres divers en portefeuille		837.961.223
Immeubles		235.536.512
Escomptes et pensions d'effets représentatifs de crédits à moyen terme (art. 58 des statuts)		13.317.792.599
Avances à moyen terme:		
Sur ressources diverses de la société	143.232.843.026	
Sur avances du fonds de developpement économique et social	115.605.897.816	
Sur le produit d'emprunts gagés par annuités de l'Etat (conventions des 7 juillet 1919, 10 décembre 1937 et 11 février 1944).		
		258.838.740.842
Fonds d'emprunts gagés déposés au Trésor pour de nouvelles avances à moyen terme (conventions des 7 juillet 1919, 10 décembre 1937 et 11 février 1944)		1.250.000.000
Engagements de l'Etat au titre d'opérations effectuées pour son compte (conventions des 7 juillet 1919, 12 février 1934, 30 août 1937 et 6 mai 1941)...		198.133.818.719
Débiteurs divers		1.103.592.707
Comptes d'ordre et divers		24.411.560.996
		561.883.354.266

PASSIF

Capital social		4.200.000.000
Réserves:		
Légale		315.000.000
Générale		1.250.000.000
Immobilière		125.000.000
Provision pour risques de mobilisation de crédits à moyen terme		2.700.000.000
Provision spéciale pour risques d'avances à moyen terme (convention du 7 juillet 1919)		5.062.013.468
Bons et obligations en circulation:		
Bons et obligations non gagés par annuités de l'Etat (valeur d'émission)	153.095.840.000	
A ajouter: primes de remboursement courues	725.183.269	
		153.821.023.269
Obligations gagées par annuités de l'Etat (valeur d'émission)..	198.193.692.900	
A ajouter: primes de remboursement courues	1.200.125.819	
		199.393.818.719
Avances du fonds de développement économique et social		117.505.897.816
Bons et obligations amortis et coupons échus non présentés		8.438.773.653
Créditeurs divers		4.290.445.759
Fonds en compte avec l'Etat et les trésoriers-payeurs généraux		10.062.586.116
Provisions de l'Etat pour le service des emprunts gagés		5.565.672.640
Comptes d'ordre et divers		49.153.122.826
		561.883.354.266

HORS BILAN

Engagements de mobilisation d'effets représentatifs de crédits à moyen terme (art. 58 des statuts).....	426.234.353.150
Effets représentatifs de crédits à moyen terme circulant sous endos du Crédit national (art. 58 des statuts)....	100.361.841.847

Le directeur général,
BRUNET.

CRÉDIT NATIONAL

POUR FACILITER LA REPARATION DES DOMMAGES CAUSES PAR LA GUERRE

Société anonyme au capital de 4.200.000.000 de francs.

Siège social : 45, rue Saint-Dominique, 45, — PARIS

Registre du commerce : Seine n° 54-B 4452.

OPERATIONS POUR LE COMPTE DE L'ETAT. — SITUATION AU 30 SEPTEMBRE 1959

Règlements d'allocations pour la reconstruction (guerre de 1939 et inondations).

Paiements d'allocations:			Produits d'emprunts du Crédit national gagés par annuités de l'Etat	84.088.386.050
Guerre de 1939..	2.773.057.871.037		Produits de bons de la reconstruction et d'emprunts de groupements de sinistrés	6.979.800.246
Inondations	1.297 953.814	2.774.355.824.851	Versements de la caisse autonome de la reconstruction	1.979.540.297.459
			Titres émis par la caisse autonome de la reconstruction	705.314.545.800
			Versements de l'Etat pour paiements d'allocations (inondations)	1.149.564.187
			Fonds en compte avec la caisse autonome de la reconstruction	3.259.027.811
Disponibilités		6.089.169.842	Reversements de paiements	113.373.140
		2.780.444.994.693		2.780.444.994.693

Avances spéciales pour le compte de l'Etat.

Avances spéciales pour le compte de l'Etat à des entreprises industrielles et commerciales:			Versements de l'Etat pour avances spéciales	140.146.980.735
Avances du fonds de développement économique et social	155.008.806.534		Intérêts intercalaires capitalisés sur avances spéciales du fonds de développement économique et social	16.038.629.693
Avances à l'industrie cinématographique	1.162.843.894			
Autres avances	13.960.000	156.185.610.428		156.185.610.428

Plan de relèvement européen (aide américaine).

Sommes mises à la disposition du Gouvernement français	993.803.114.169			
Frais de transport des colis-dons (accord du 28 juin 1948)	891.017.745			
Prélèvement contractuel (accord du 10 juillet 1948)	76.650.875.175			
Disponible bloqué en compte à la Banque de France	»	1.071.345.007.089	Produit de l'aide américaine (plan Marshall)	1.071.345.007.089

Le directeur général,
BRUNET.

CONCESSIONS DIVERSES

Préfecture de la Corrèze.

AVIS

Demande d'un permis exclusif de recherches de minerais de plomb, zinc, argent, cuivre, bismuth, cadmium et métaux connexes d'une part, uranium et substances radioactives connexes d'autre part (région de Bort-les-Orgues).

Par pétition en date du 1er septembre 1959, M. André Moussinet, gérant de la Société André Moussinet et Ce, société à responsabilité limitée, dont le siège est à Maisons-Alfort (Seine), 14 et 16, rue de Valenton, agissant au nom et pour le compte de cette société, sollicite, pour une durée de trois années, un permis exclusif de recherches de minerais de plomb, zinc, argent, cuivre, bismuth, cadmium et métaux connexes d'une part, uranium et substances radioactives connexes d'autre part, portant sur une partie du département de la Corrèze (région de Bort-les-Orgues)

Ce permis serait valable à l'intérieur d'un périmètre A B C A dont les sommets et les côtés sont définis comme suit:

Sommet A. — Point géodésique du puy de Bort, altitude 860 mètres.

Sommet B. — Confluent du ruisseau de Chassang avec la Dordogne.

Sommet C. — Confluent du ruisseau de Pailler avec la Dordogne.

Les côtés AB et AC sont des segments de droite. Le côté BC est constitué par la rive droite de la rivière la Dordogne.

La superficie incluse dans ce périmètre est d'environ 1.253 hectares.

Ladite demande est présentée en concurrence, en ce qui concerne l'uranium et les substances radioactives connexes seulement, avec la demande de permis exclusif de recherches de minerais d'uranium et de substances connexes dite « de Chassang », présentée par la Société centrale de l'uranium et des minerais et métaux radioactifs déjà soumise à enquête publique par arrêté du préfet de la Corrèze en date du 15 juillet 1959.

En exécution des prescriptions du décret n° 55-1684 du 27 décembre 1955, une enquête sur cette demande sera ouverte du 5 décembre 1959 au 4 janvier 1960 inclus.

Pendant toute la durée de l'enquête, la demande et ses annexes resteront déposées à la préfecture de la Corrèze, 3e division, 3e bureau, où le public pourra en prendre connaissance tous les jours ouvrables de dix heures à douze heures et de quatorze heures à seize heures

Les observations seront soit consignées au procès-verbal de l'enquête, soit adressées au préfet par lettre recommandée.

Les oppositions devront être adressées par leurs auteurs au préfet avant la clôture de l'enquête, c'est-à-dire au plus tard le 4 janvier 1960.

Les demandes en concurrence, constituées dans les formes prévues aux articles 2 et 3 du décret n° 55-1684 du 27 décembre 1955, devront être déposées à la préfecture avant l'expiration d'un délai de quinze jours à partir de la clôture de l'enquête, c'est-à-dire au plus tard le 19 janvier 1960.

Les demandes en concurrence et les oppositions devront en outre être notifiées par leurs auteurs à la Société André Moussinet et Ce,

14 et 16, rue de Valenton, Maisons-Alfort (Seine). Cet avis, ou à défaut le récépissé du dépôt accompagné de l'avis de la poste constatant que la lettre n'a pu être remise, sera adressé au préfet.

Toutefois, la pétition de la Société André Moussinet et Cᵉ étant présentée, en ce qui concerne l'uranium et les substances radioactives seulement, en concurrence de celle dite « de Chassang » de la Société centrale de l'uranium et des minerais et métaux radioactifs, elle-même présentée en concurrence de celle dite « de Sarroux » de la Compagnie minière et métallurgique de l'Indochine, elle aussi limitée à l'uranium et aux substances radioactives connexes, et les délais de présentation des demandes concurrentes des deux précédentes étant respectivement expirés depuis les 3 septembre 1959 et 19 juin 1959, les demandes en concurrence avec celle de la Société André Moussinet et Cᵉ ne seront éventuellement recevables que si elles ne sont concurrentes ni de celle de la Société centrale de l'uranium et des minerais et métaux radioactifs, ni de celle de la Compagnie minière et métallurgique de l'Indochine, ni de toute autre pour laquelle le délai de présentation des demandes en concurrence serait déjà dépassé

Tulle, le 19 novembre 1959.

Le préfet,
Pour le préfet et par délégation:
Le secrétaire général,
C. de Follin.

PUBLICITÉ

CONCERNANT

les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle

Signification publique.

Le sieur Alphonse Ott, employé, 12, rue Philippe-de-Dangeau, à Versailles, demandeur, représenté par Mᵉ Dechristé-Faller, avocat à Colmar, assigne:

1° Le sieur Robert Schott, ferblantier à Guebwiller; 2° le sieur Joseph Botella, maçon, dernier domicile hôtel de la Chasse, à Rouffach, actuellement sans domicile ni résidence connus, défendeurs en paiement de dommages et intérêts.

Le demandeur cite le défendeur, sieur Joseph Botella, à comparaître devant la chambre civile du tribunal de grande instance de Colmar, place du Marché-aux-Fruits, le 1ᵉʳ mars 1960, à neuf heures, pour entendre conclure:

Plaise au tribunal:

Donner acte au demandeur de sa qualité d'affilié à la sécurité sociale;

Dire et juger que les défendeurs Schott et Botella sont solidairement responsables de l'accident de la circulation du 21 janvier 1957 et qu'ils seront conjointement et solidairement tenus d'en réparer intégralement les suites.

En conséquence:

Condamner les défendeurs Schott et Botella à payer solidairement au demandeur la somme de 720.799 F ou tel autre montant laissé à l'appréciation du tribunal et à fixer éventuellement après expertise avec 5 0/0 d'intérêts à partir de la signification de la demande;

Dire et juger que le jugement est opposable au fonds de garantie et que ledit fonds, en cas de carence du débiteur Botella, devra verser au demandeur les indemnités jusqu'à concurrence d'une somme de 643.099 F, avec 5 0/0 d'intérêts à partir de la signification de la demande;

Condamner les défendeurs et le fonds de garantie solidairement en tous les frais et dépens, au besoin à titre de complément de dommages-intérêts;

Déclarer le jugement à intervenir exécutoire par provision sans caution, éventuellement contre caution.

Avant dire droit:

Subsidiairement, commettre tel expert qu'il plaira au tribunal de désigner aux fins d'examiner le demandeur et de déterminer le préjudice passé, présent et à venir entraîné pour lui par l'accident;

Réserver au demandeur le droit de fixer le montant définitif de son dommage après dépôt du rapport d'expertise.

Et statuant par jugement partiel:

Condamner les défendeurs conjointement et solidairement à payer au demandeur, à titre de dommages et intérêts compensatoires du préjudice matériel non corporel qu'il a subi ainsi que du dommage ayant découlé de son incapacité de travail de 1 mois et 9 jours, la somme de 104.017 F avec intérêts à 5 0/0 à compter du jour de la signification de la demande;

Dire que le jugement à intervenir sera opposable au fonds de garantie automobile et que celui-ci, en cas de carence du défendeur Botella, sera tenu de verser, en son lieu et place, au demandeur le montant de 26.317 F avec intérêts à 5 0/0 à compter du jour de la signification de la demande;

Déclarer le jugement à intervenir exécutoire par provision, sans caution et au besoin contre caution.

Le délai pour répondre est fixé à trois semaines.

Le greffier de la chambre civile.

ASSOCIATIONS

ASSOCIATIONS FRANÇAISES

DECLARATIONS

(Décret du 16 août 1901.)

6 novembre 1959. Déclaration à la préfecture de police. **Comité de vigilance et d'action pour la protection de l'enfance malheureuse de Noisy-le-Sec.** But: protection de l'enfance malheureuse. Siège social: mairie de Noisy-le-Sec.

6 novembre 1959. Déclaration à la préfecture de police. **Institut national des malades incurables et indigents de France.** But: aide et distractions des incurables et indigents. Siège social: 74, rue du Faubourg-Saint-Antoine, Paris.

6 novembre 1959. Déclaration à la préfecture de police. **Association populaire familiale de Vanves.** But: grouper les familles du milieu populaire pour l'étude et la défense de leurs droits et de leurs intérêts matériels et moraux. Siège social: 28, rue Fratacci, Vanves.

9 novembre 1959. Déclaration à la sous-préfecture de Douai. **Le Foyer douaisien.** But: promouvoir, contenir, favoriser les œuvres d'éducation populaire de la jeunesse. Siège social: 8, rue Saint-Jean, Douai (Nord).

9 novembre 1959. Déclaration à la préfecture de police. **Groupement franco-japonais des sciences et des techniques.** But: établir et propager un échange de communications et d'informations sur les réalisations faites en France et au Japon dans les domaines scientifiques et techniques. Siège social: 19, rue Blanche, Paris.

10 novembre 1959. Déclaration à la sous-préfecture de Mortagne. **Cantine scolaire des écoles publiques de Crûlai.** But: fournir un repas chaud complet aux enfants des écoles. Siège social: mairie de Crûlai (Orne).

10 novembre 1959. Déclaration à la sous-préfecture de Saint-Gaudens. **Comité des activités récréatives de Labarthe-Rivière.** But: créer, organiser des fêtes, promenades, des jeux et attractions diverses. Siège social: mairie de Labarthe-Rivière (Haute-Garonne).

10 novembre 1959. Déclaration à la sous-préfecture de la Flèche. **Association des anciens combattants de Gastines-sur-Erve.** But: entraide entre ses membres, commémoration des fêtes patriotiques. Siège social: mairie de Gastines-sur-Erve (Sarthe).

12 novembre 1959. Déclaration à la sous-préfecture de Mirande. **Foyer culturel laïque.** But: mettre à la disposition de tous, les activités éducatives et récréatives. Siège social: salle des fêtes de Panassac (Gers).

13 novembre 1959. Déclaration à la préfecture de Besançon. **Association des locataires de Palente et des Orchamps.** But: défense des locataires de Palente et des Orchamps. Siège social: 191, rue de Belfort, Besançon.

17 novembre 1959. Déclaration à la sous-préfecture de Vienne. **Association amicale des anciennes élèves de l'école Jeanne-d'Arc.** But: maintien des relations amicales. Siège social: école Jeanne-d'Arc, Péage-de-Roussillon (Isère).

17 novembre 1959. Déclaration à la sous-préfecture de Villefranche-de-Rouergue. **Amicale villefranchoise des officiers de réserve.** But: étudier les questions concernant les intérêts matériels et moraux des officiers de réserve, examiner, en relation avec les pouvoirs publics et le commandement militaire, les questions concernant la défense nationale, l'instruction et l'emploi des officiers de réserve. Siège social: mairie de Villefranche-de-Rouergue (Aveyron).

18 novembre 1959. Déclaration à la préfecture de Seine-et-Marne. **Amicale scolaire et postscolaire de l'école de garçons et du cours complémentaire de Combault.** But: éducation et culture sous forme de sections autonomes dont elle coordonnera l'action: coopérative scolaire, activités sportives, artistiques, bibliothèque, cinéma, photographie, théâtre, conférences et voyages éducatifs. Siège social: école de garçons et cours complémentaire, 81, avenue de la République, à Pontault-Combault.

18 novembre 1959. Déclaration à la sous-préfecture de Pithiviers. **Comité de jumelage Pithiviers-Ashby-de-la-Zouch.** But: développer dans tous les domaines les relations et les échanges entre les villes jumelées à la suite de leur adhésion au programme du Monde Bilingue. Siège social: mairie de Pithiviers (Loiret)

18 novembre 1959. Déclaration à la préfecture de Mézières. **Club nautique revinois.** But: pratique des sports nautiques et initiation au sauvetage Siège social: mairie de Revin.

18 novembre 1959. Déclaration à la préfecture de police. **La Solidarité par le livre.** But: édition et diffusion d'ouvrages au bénéfice des œuvres sociales des P. T. T. Siège social: 86, avenue Foch, Fontenay-sous-Bois.

18 novembre 1959. Déclaration à la sous-préfecture de Mantes-la-Jolie. **Amicale laïque féminine Les Gazelles de Limay.** But: prolonger l'œuvre scolaire par activités éducatives, sociales et loisirs culturels. Siège social: mairie de Limay (Seine-et-Oise).

19 novembre 1959. Déclaration à la sous-préfecture des Sables-d'Olonne. **Association de chasse de Falleron.** But: mettre en commun entre les sociétaires le droit de chasse leur appartenant sur leurs propriétés situées commune de Falleron. Siège social: A la Piétière, Falleron (Vendée).

20 novembre 1959. Déclaration à la préfecture de Seine-et-Oise. **Association Sports-Loisirs-Entraide du C. E. P. de Saclay.** But: coordonner les diverses activités sports et loisirs pratiquées dans l'établissement ainsi que d'assurer l'entraide sociale entre toutes les personnes appartenant au C. E. P. Siège social: centre d'essais des propulseurs, Saclay par Jouy-en-Josas.

20 novembre 1959. Déclaration à la sous-préfecture de Mayenne. **Club sportif du livre mayennais.** But: pratique des sports, football, basket, ping-pong, sports de plein air. Siège social: hôtel de ville de Mayenne (Mayenne).

20 novembre 1959. Déclaration à la sous-préfecture de Meaux. **Association de défense des propriétaires du Vieux-Chelles.** But: assurer la défense de ses membres en leur donnant les conseils utiles à la protection de leurs droits. Siège social: 6, cour du Couvent, Chelles (Seine-et-Marne).

23 novembre 1959. Déclaration à la préfecture du Rhône. **Association des parents d'élèves du centre d'apprentissage annexé à l'école normale nationale d'apprentissage,** chemin de la Poudrette, Villeurbanne. But: contribuer à la défense des intérêts moraux et matériels des élèves, défense de la laïcité Siège social: école normale d'apprentissage nationale, chemin de la Poudrette, Villeurbanne.

23 novembre 1959. Déclaration à la sous-préfecture de Fontenay-le-Comte. **Société amicale des sapeurs-pompiers de Pouzauges.** But: aider ceux de ses membres dans le besoin et subvenir aux fêtes et concours ayant pour but le perfectionnement de l'instruction du corps. Siège social: rue Georges-Clemenceau, Pouzauges (Vendée).

23 novembre 1959. Déclaration à la préfecture du Finistère. Association **Chevaliers de Saint-Philibert.** But: pratique du football. Siège social: école du Sacré-Cœur, Moëlan-sur-Mer.

24 novembre 1959. Déclaration à la préfecture de Lyon. **Association Saint-Cyr.** But: éducation intellectuelle, physique et morale des enfants et hommes de la paroisse Siège social: salle du cercle paroissial, Saint-Cyr-au-Mont-d'Or.

24 novembre 1959. Déclaration à la sous-préfecture de Muret. **Association des parents d'élèves du Bas-Salat.** But: permettre aux parents d'élèves d'organiser en commun dans les formes légales le transport de leurs enfants entre leur résidence et les établissements d'enseignement qu'ils fréquentent à Saint-Gaudens et à Salies-du-Salat. Siège social: mairie de Boussens (Haute-Garonne).

25 novembre 1959. Déclaration à la préfecture de Tlemcen. **La Bouchée de pain.** But: venir en aide aux orphelins et vieillards indigents et nécessiteux. Siège social: chez le président, 8, rue de France, Tlemcen.

25 novembre 1959. Déclaration à la préfecture des Alpes-Maritimes. **El Retablo de Las Maravillas.** But: association artistique culturelle et divulgation du théâtre espagnol. Siège social: 11 et 13, rue de Belgique, Nice.

25 novembre 1959. Déclaration à la préfecture de Bar-le-Duc. **Section départementale d'éducation sanitaire, démographique et sociale du département de la Meuse.** But: éducation sanitaire, démographique et sociale dans le département de la Meuse Siège social: laboratoire départemental, 15, rue Jeanne-d'Arc, Bar-le-Duc.

25 novembre 1959. Déclaration à la préfecture de Besançon. **Association sportive des beaux-arts.** But: pratique de l'éducation physique et des sports. Siège social: école des beaux-arts, place de la Révolution, Besançon.

26 novembre 1959. Déclaration à la préfecture d'Indre-et-Loire. **Association locale Luga de Tours, union générale alimentaire.** But: grouper commerçants, grossistes et détaillants, afin d'améliorer le fonctionnement intérieur de leur entreprise. Siège social: domicile du président, 16, rue du Rempart, Tours.

26 novembre 1959. Déclaration à la sous-préfecture de Cholet. **Association du Souvenir vendeen.** But: étude et maintien de l'ensemble traditionnel, culturel, historique et religieux propre aux territoires réunis sous l'appellation La Vendée militaire, recherche des documents et traditions orales se rattachant à l'histoire de la Vendée, conservation, restauration et construction de monuments commémoratifs, production et diffusion d'ouvrages, publications, imagerie, représentations, jeux scéniques, films cinématographiques, ayant un but d'éducation ou de culture populaire mettant en valeur l'histoire locale dans le respect du passé et l'unité morale de la France. Siège social: 6, rue Barjot, Cholet (Maine-et-Loire).

26 novembre 1959 Déclaration à la préfecture de la Côte-d'Or. **Union départementale de la Côte-d'Or, fédération sportive de France.** But: formation sportive et musicale de la jeunesse. Siège social: 43, rue Chabot-Charny, Dijon

27 novembre 1959. Déclaration à la préfecture de Lons-le-Saunier. **Centre d'information et de vulgarisation agricoles et ménagers agricoles.** But: diffusion des connaissances techniques, économiques et sociales nécessaires aux agriculteurs. Siège social: mairie de Cramans

27 novembre 1959. Déclaration à la sous-préfecture de Bayonne. **Comité de coordination touristique du Pays basque.** But: intensifier la publicité en faveur du Pays basque, harmoniser les efforts des syndicats d'initiatives (accueils, renseignements et programme des fêtes), œuvrer en faveur de la protection des sites. Siège social: cité administrative, Biarritz (Basses-Pyrénées).

30 novembre 1959. Déclaration à la préfecture de la Loire-Atlantique. **Association des amis de l'art lyrique.** But: défense de l'art lyrique. Siège social: chez M. Gaston Leclercq, 37, avenue de Moursouk, Nantes.

1er décembre 1959. Déclaration à la sous-préfecture de Thiers. **Ski-Club thiernois.** But: favoriser la pratique du ski de tourisme et de compétition. Siège social: 2, rue Nationale, Thiers (Puy-de-Dôme).

1er décembre 1959. Déclaration à la préfecture des Alpes-Maritimes. **Ordre des conseils fiscaux du département des Alpes-Maritimes.** But: association professionnelle et amicale chargée d'assurer la défense des intérêts corporatifs de la profession de conseil fiscal, étudier les questions se rattachant à la profession et répandre la connaissance de ladite profession, et de faire connaître les services qu'elle peut rendre. Siège social: 15, rue Pertinax, Nice.

MODIFICATIONS

6 novembre 1959. Déclaration à la préfecture de police. La **Fédération d'associations et ciné-clubs (F. A. C.)** transfère son siège social du 16, avenue Hoche, au 55 *bis*, rue de Ponthieu, Paris.

9 novembre 1959. Déclaration à la sous-préfecture de Pontoise. L'Association **Lions-Club du Raincy** transfère son siège social du 23, boulevard de la République, Livry-Gargan, au 9 et 11, avenue Aristide-Briand, Livry-Gargan (Seine-et-Oise).

13 novembre 1959. Déclaration à la préfecture de police. La **Fédération catholique du théâtre amateur français (A. T. O. C. E. P.), association théâtrale des œuvres catholiques d'éducation populaire,** transfère son siège social du 10, rue Blaise-Desgoffe, Paris, au 33, rue de Fleurus, Paris.

16 novembre 1959. Déclaration à la sous-préfecture de Vire. L'**Athletic-Club virois** modifie ses statuts et la composition de son bureau, ajoute à son but: une section de judo et de disciplines assimilées et transfère son siège social du café Brocco, au local de l'Athletic-Club virois, rue Turpin, Vire (Calvados).

20 novembre 1959. Déclaration à la préfecture de police. L'Association de directeurs et maîtres d'hôtel de restaurant change son titre qui devient **Amicale des directeurs, maîtres d'hôtel et gérants (restaurants, hôtels, cabarets, brasseries),** et transfère son siège social du Pied-de-Cochon, aux Halles, Paris, au 14, rue Duphot, Paris.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 26, rue Desaix.